

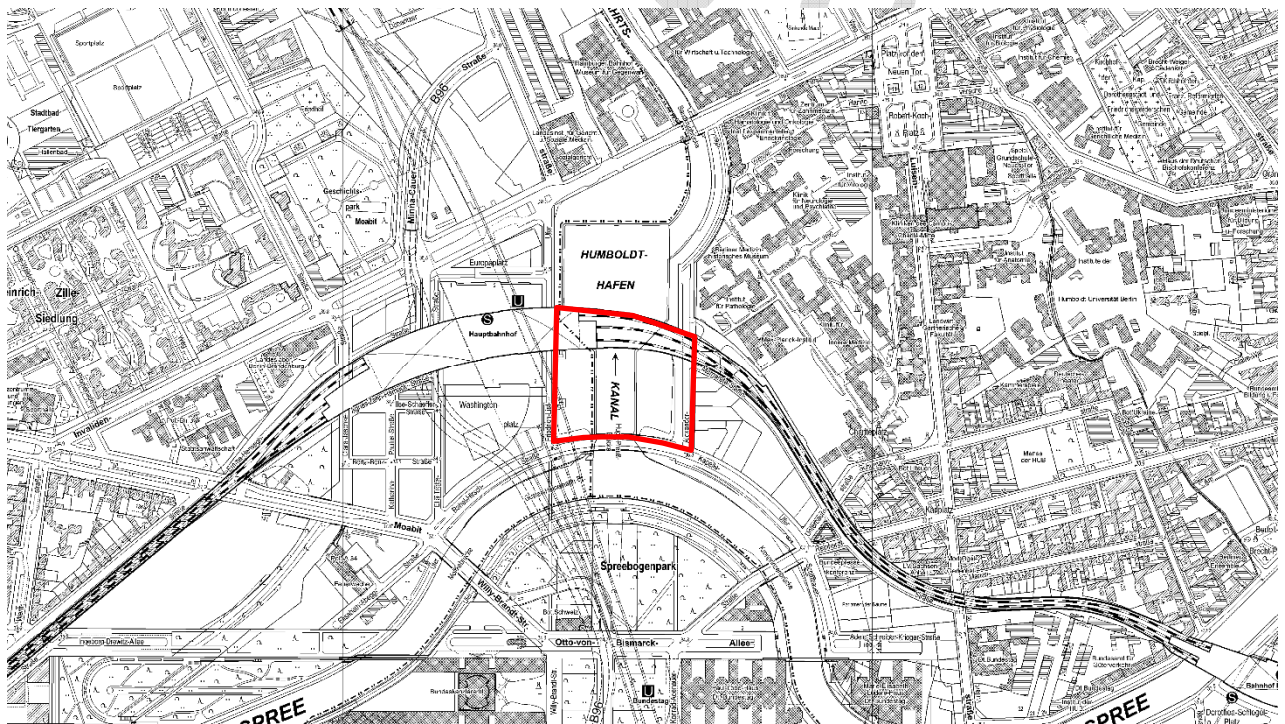
Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

zum

Bebauungsplan II-201da

für das Gelände zwischen
Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer,
und Stadtbahn
sowie für Abschnitte der Stadtbahn und des Alexanderufers
im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit



Übersichtskarte mit Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da

Endfassung zur Festsetzung vom 28. Juli 2026
mit zusammenfassender Erklärung und Rechtsverordnung
(veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin vom 5. August 2026 S. 780)

Inhaltsverzeichnis

I	Planungsgegenstand.....	8
1	Veranlassung und Erforderlichkeit.....	8
2	Beschreibung des Planungsgebietes	8
2.1	Plangebiet.....	8
2.2	Historische Entwicklung und stadträumliche Einordnung	9
2.3	Erschließung.....	11
2.4	Bestand im Geltungsbereich	12
3	Planungsrechtliche Ausgangssituation	14
3.1	Raumordnung und Landesplanung	14
3.2	Flächennutzungsplan.....	15
3.3	Landschaftsprogramm	16
3.4	Sonstige vom Senat beschlossene Planungen	16
3.5	Sonstige vom Bezirk beschlossenen Planungen.....	25
3.6	Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ (Rechtsverordnung vom 17. Juni 1993)	27
3.7	Planfeststellung von Bahnanlagen	27
3.8	Bundeswasserstraßen (nachrichtliche Übernahme).....	29
3.9	Denkmalschutz	29
3.10	Festgesetzter Bebauungsplan II-201a/Straßenbegrenzungslinien	29
4	Entwicklung der Planungsüberlegungen.....	29
II	Umweltbericht.....	32
1	Einleitung	32
1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans.....	32
1.2	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan	32
2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	38
2.1	Bestandsaufnahme.....	38
2.2	Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	45
2.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich	56
2.4	Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	57
3	Zusätzliche Angaben	58
3.1	Vorgehensweise bei der Umweltprüfung.....	58
3.2	Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen.....	59
3.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	59
III	Planinhalt und Abwägung	61
1	Intention der Planung	61
2	Wesentlicher Planinhalt und Grundzüge der Planung	62
2.1	Wesentlicher Planinhalt	62
2.2	Grundzüge der Abwägung	62

3	Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplans.....	64
3.1	Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)	64
3.2	Maß der baulichen Nutzung und Überbaubare Grundstücksflächen	68
3.3	Verkehr.....	91
3.4	Flächen, die mit Geh- und Fahrrechten zu belasten sind	97
3.5	Fahrradstation unterhalb des Viaduktes.....	98
3.6	Unterirdisches Rückhaltebecken für anfallendes Niederschlagswasser	99
3.7	Gesamtinfrastrukturplanung.....	99
3.8	Öffentliche Uferpromenaden.....	100
3.9	Dachbegrünung	101
3.10	Verbot luftverunreinigender Brennstoffe.....	102
3.11	Lärmschutzfestsetzungen	103
3.12	Maßnahmen/Festsetzungen zur Berücksichtigung der S-Bahn (S 21)	106
4	Nachrichtliche Übernahmen	107
5	Hinweise	108
6	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange.....	110
IV	Auswirkungen des Bebauungsplans	114
1	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten.....	114
2	Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung	114
2.1	Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“	115
V	Verfahren.....	116
1	Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans II-200 (1992).....	116
2	Beschluss über die Teilung der räumlichen Geltungsbereiche der Bebauungspläne II-200, II-201, I-200 (1993).....	116
3	Verlauf und Ergebnis der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung II-201 (1995)....	116
4	Vorlage des Bebauungsplans II-201 zur Kenntnisnahme im Abgeordnetenhaus	117
5	Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201 (1995)	117
6	Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 (1996)	118
7	Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereichs gemäß § 4c AGBauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB)	120
8	Aufteilung des Geltungsbereichs II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139 (1998)	121
9	Amtsblattveröffentlichung	121
10	Umstellung der Rechtsgrundlage.....	122
11	Grundlegende Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes	122
12	Durchführung und Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	122
13	Teilungsbeschluss II-201d	134
14	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.....	135

15	Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.....	155
16	Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren	179
17	Öffentlichkeitsbeteiligung	180
18	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB.....	200
19	Planreifebeschluss für das Kerngebiet H6	216
20	Änderungen im Nachgang zu den Verfahrensschritten	216
21	Anwendung der Überleitungsvorschriften.....	217
22	Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB	218
23	Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren	229
24	Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB	230
25	Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren	248
26	Senatsbeschluss und Zustimmung durch das Abgeordnetenhaus	249
VI	Rechtsgrundlagen	250

Vorbemerkung

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

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

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

Nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen durch entsprechende Beschlüsse gemäß § 4c AGBauGB vom 11. Dezember 1987 in der Fassung vom 13. Juli 1995 wurde der Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplanentwurfes II-201 gleichzeitig erweitert und in vier Geltungsbereiche II-201a (für den Bereich Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof), II-201b (für den Bereich ehem. Zellengefängnis), II-201c (für den südöstlichen Bereich an der Heidestraße) und II-201d (für den Bereich Humboldthafen) durch Beschluss vom 7. August 1998 geteilt (siehe Abbildung IV). Mit Beschluss vom 13. März 2008 erfolgte eine erneute Teilung des Geltungsbereichs II-201d in **II-201da** und II-201db (siehe Abbildung V).

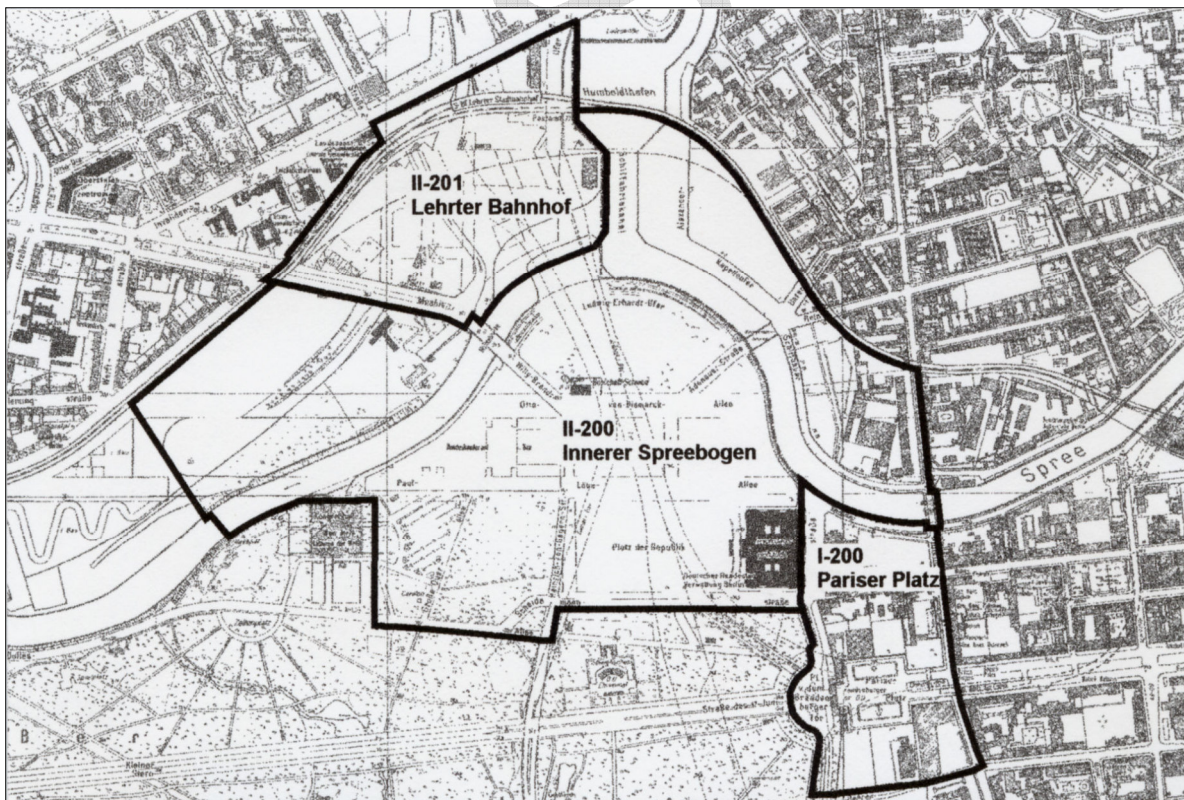


Abbildung I, Maßstab: 1:13.000

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

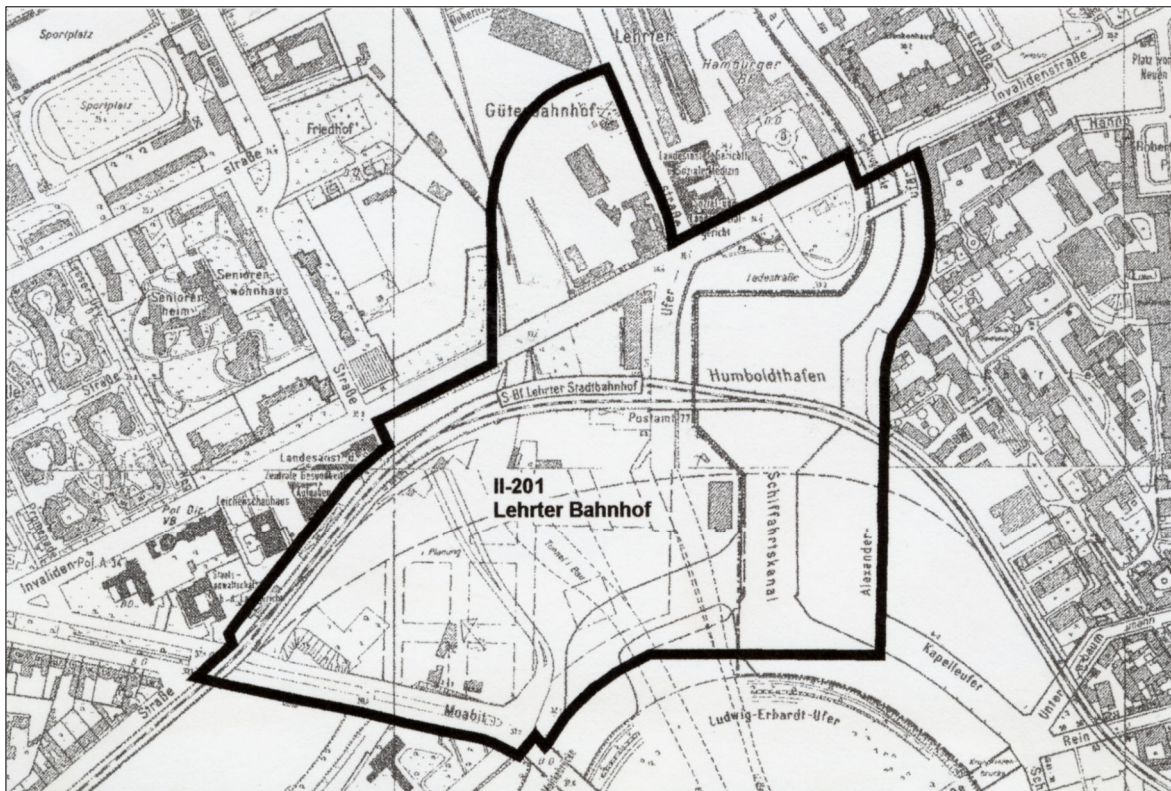


Abbildung II, Maßstab 1:8.000
Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 gemäß Beschluss vom 08.09.1995

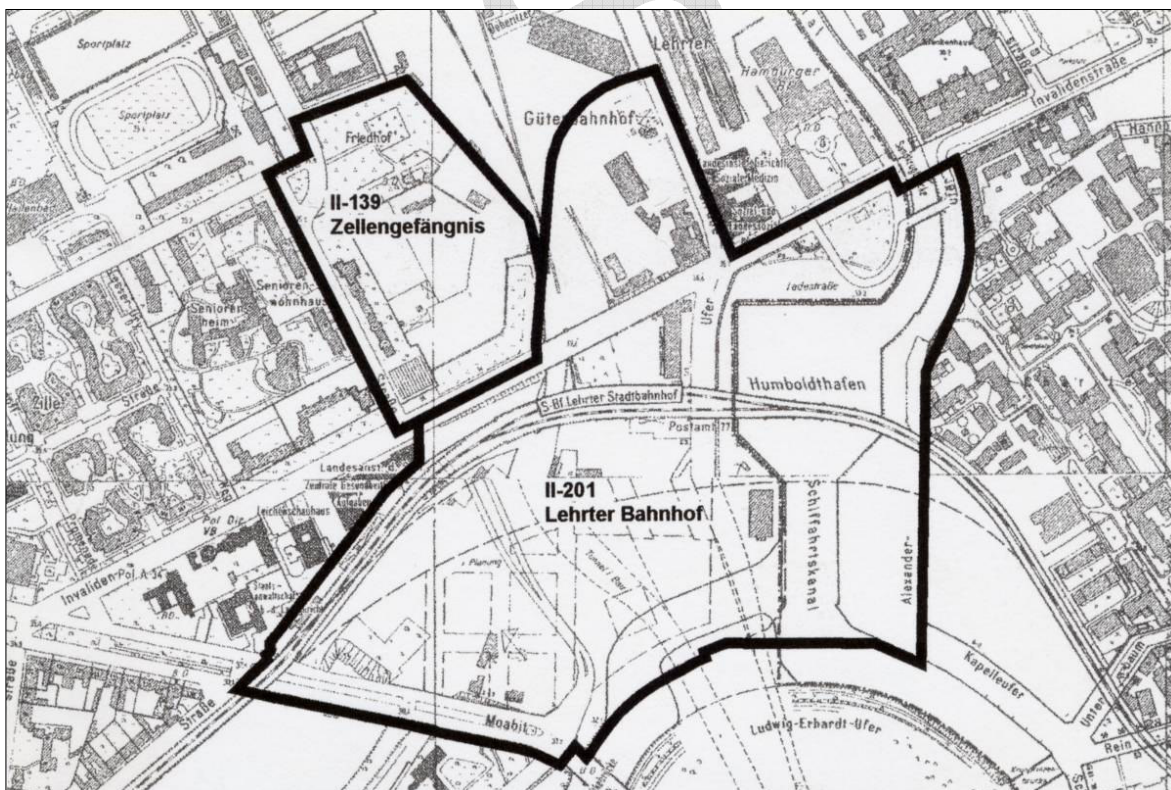


Abbildung III, Maßstab: 1:8.000
Geltungsbereiche zur Zeit der Trägerbeteiligung an den Bebauungsplänen II-201 und II-139

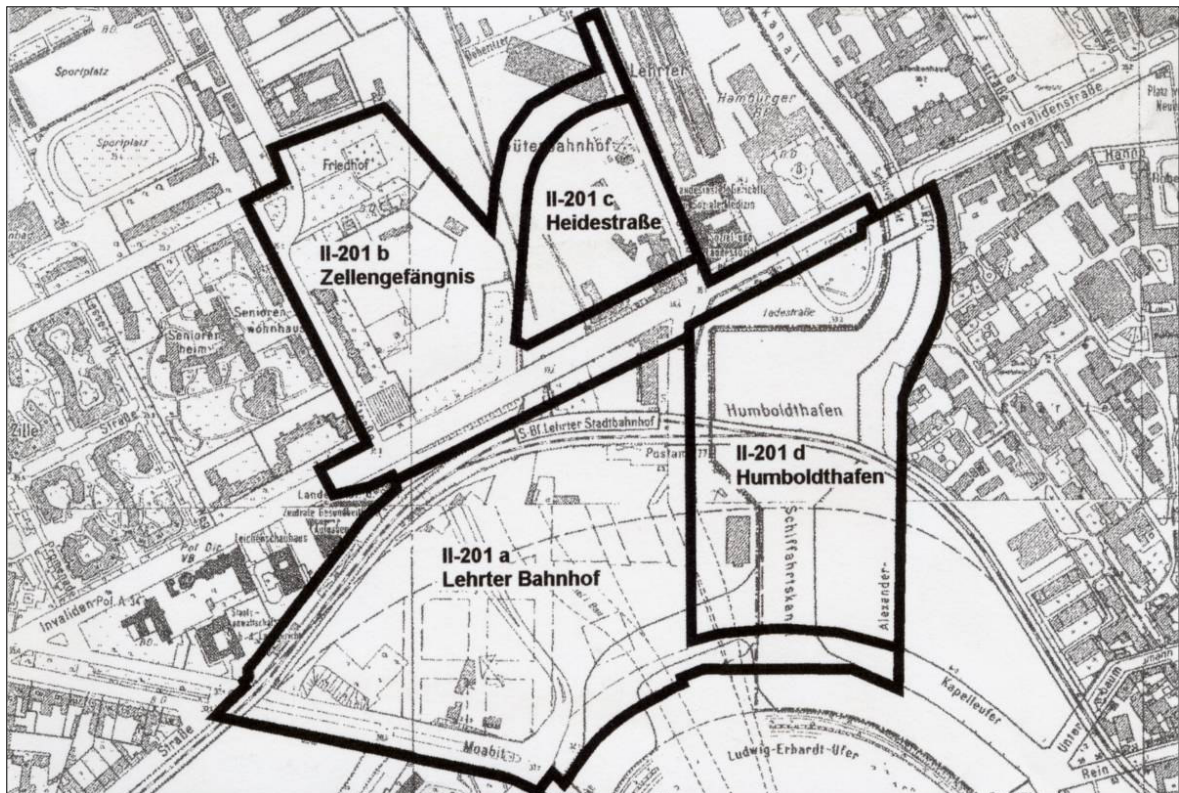


Abbildung IV, Maßstab: 1:8.000

Geltungsbereiche nach Erweiterung und gleichzeitiger Teilung des o. a. Geltungsbereichs in die Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c und II-201d gemäß Beschluss vom 24.08.1998

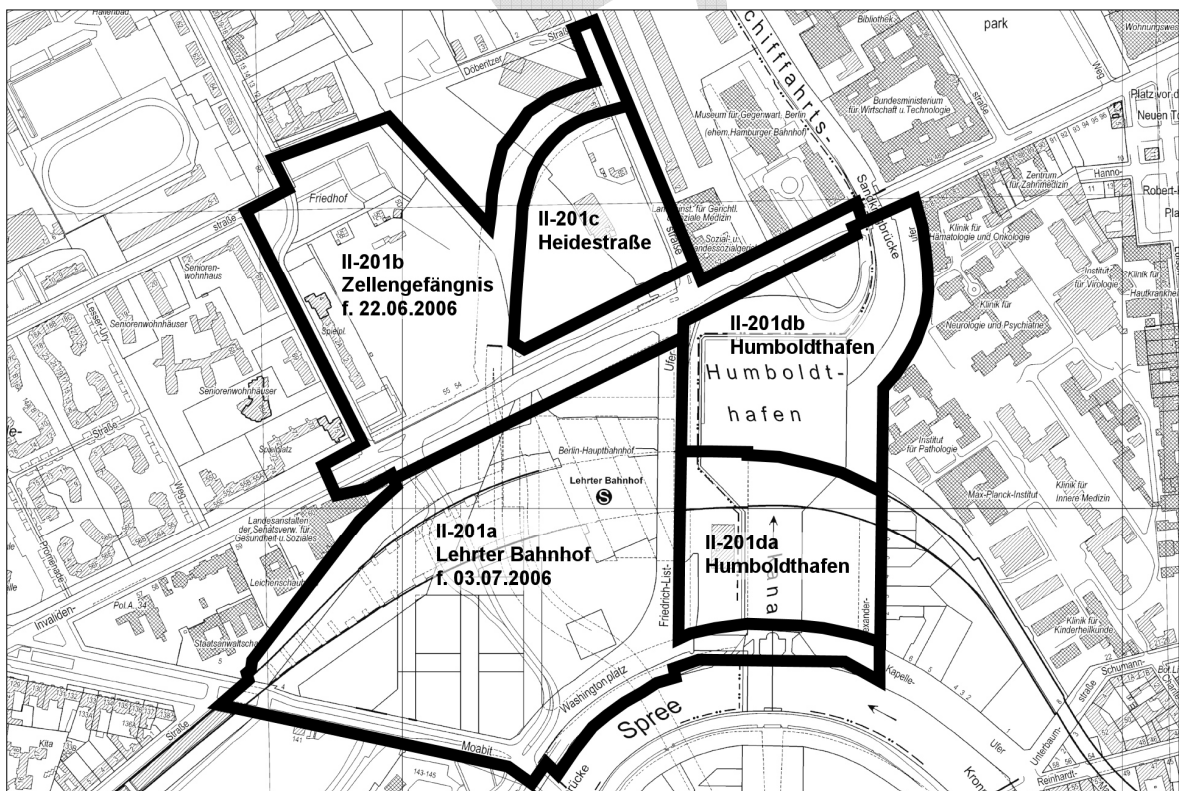


Abbildung V, Maßstab: 1:8.000

Geltungsbereiche nach Teilung des Bebauungsplanbereichs II-201d in die Bebauungspläne II-201da und II-201db gemäß Beschluss vom 13.03.2008

I Planungsgegenstand

1 Veranlassung und Erforderlichkeit

Am 3. Juli 1993 trat die Verordnung über die förmliche Festlegung des Entwicklungsgebietes „Hauptstadt Berlin“ in Kraft. Sie umfasste zunächst nicht die Flächen nördlich des alten Stadtbahnviaduktes. Mit der „Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die förmliche Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 22. Juni 1999 wurde der Entwicklungsbereich bis zur Invalidenstraße ausgedehnt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** liegt innerhalb der Entwicklungsmaßnahme. Hier gelten besondere Rechtsvorschriften des Baugesetzbuchs, etwa hinsichtlich der Genehmigungspflichtigkeit von Vorhaben.

Gemäß § 166 BauGB müssen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufgestellt werden. Dies allein begründet bereits die Erforderlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans **II-201da**.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist für den Teil westlich des Humboldthafens / Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals im Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) als Nichtbaugebiet ausgewiesen. Diese Festsetzung wurde nicht übergeleitet, da sie nicht der Systematik und den materiellen Anforderungen des § 9 des Bundesbaugesetzes entsprach. Zudem hätte sie der seinerzeitigen Planfeststellung der Bahnanlagen widersprochen. Die Flächen östlich des Humboldthafens / Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals sind dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen. Die Zulässigkeit baulicher Anlagen richtet sich demzufolge nach den Planersatzvorschriften des Baugesetzbuchs, den §§ 34 und 35 BauGB. Auf Grund der örtlichen Struktur und Einbindung in das nähere Umfeld sind die unbebauten Flächen des Plangebietes dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch zuzuordnen. Diese rechtliche Basis ist nicht geeignet, die für diesen prominenten und städtebaulich empfindlichen Standort vis-à-vis dem Regierungsviertel mit dem Kanzleramt und in unmittelbarer Nähe zum Ministerium für Bildung und Forschung sowie dem „Haus der Zukunft“ (Ausstellungs- und Veranstaltungsgebäude des Ministeriums für Bildung und Forschung) hinreichende Qualitätsmerkmale zu sichern. Die Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen des Landes Berlin, welches Ergebnis mehrerer Wettbewerbsverfahren waren – zuletzt durchgeführt in 2011 - und die damit verbundene Neuordnung von privaten Baugrundstücken (Kerngebietsflächen) und öffentlichen Räumen (Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) können nur auf der Basis eines qualifizierten Bebauungsplans gesichert werden.

2 Beschreibung des Planungsgebietes

2.1 Plangebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** liegt im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte und Moabit und umfasst den südlichen Teil des Humboldthafens. Er ist zunächst auf die Teilung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans II-201 im Jahre 1998 zurückzuführen, aus dem der Bebauungsplan II-201d hervorging, dessen Geltungsbereich mit Beschluss vom 13. März 2008 erneut geteilt wurde. Vorausgegangen waren mehrere Geltungsbereichsänderungen (siehe Skizze unter Vorbemerkung) der Bebauungspläne im Plangebiet um den Hauptbahnhof. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** erstreckt sich auf das Gelände um den südlichen Humboldthafen zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer einschließlich des Stadtbahnviaduktes sowie einen Abschnitt des Alexanderufers.

Die nördliche Kante des Stadtbahnviaduktes bildet somit den nördlichen Abschluss des Geltungsbereichs. Dieser umfasst eine Größe von ca. 4,0 ha.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** grenzt an folgende Bebauungspläne an: Im Norden befindet sich der Bebauungsplan II-201db für den dort geplanten Teil der Humboldthafenumbauung, festgesetzt am 21. November 2016, welcher jedoch vom OVG Berlin-Brandenburg mit Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17 für nichtig erklärt worden ist. Der Bebauungsplan II-201db-1 befindet sich momentan in Aufstellung.

Der Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201a (festgesetzt am 3. Juli 2006) liegt im Westen und ist durch die Straßen Friedrich-List-Ufer und im Süden durch die Rahel-Hirsch-Straße, die Hugo-Preuß-Brücke und das Kapelle-Ufer von diesem getrennt. Der Bebauungsplan **II-201da** umfasst den Kernbereich des Stadtquartiers um den Hauptbahnhof und diesen selbst sowie weitere Erschließungsstraßen für das Stadtquartier.

Östlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans **II-201da** grenzt der am 17. September 2012 festgesetzte Bebauungsplan I-211 für das Ministerium für Bildung und Forschung sowie für ein Ausstellungs- und Veranstaltungsgebäude („Haus der Zukunft“) an. Er setzt zudem den östlichen Abschnitt des Kapelle-Ufers sowie die Margarete-Steffin-Straße fest.

2.2 Historische Entwicklung und stadträumliche Einordnung

Historische Entwicklung

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 Schifffahrtskanals einschließlich des sogenannten „Schinkelschen Horns“ und des Humboldthafens abgeschlossen. Damit ist der Humboldthafen der älteste Hafen Berlins.

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 insbesondere als Verkehrsknotenpunkt stadtpolitische Bedeutung. Schließlich war das Gebiet nördlich des Spreebogens gegen Ende des 19. Jahrhunderts zwar vollständig in den vergrößerten Siedlungszusammenhang Berlins eingebunden, aber durch die genannten und durch weitere großflächige Sondernutzungen (Hamburg-Lehrter Güterbahnhof, Zellengefängnis, Universum-Landesausstellungspark (ULAP) und die Krankenhausanlagen der Charité) geprägt. Eine „normale“ kleinteilige Parzellen- und Baustruktur bestand nur östlich des Hafens zur Spree hin orientiert.

Durch die Kriegszerstörung des 2. Weltkriegs und die veränderten Rahmenbedingungen wie die Teilung der Stadt – die Grenze verlief am Westufer des Humboldthafens – und den Mauerbau hatte der Standort seinen Stellenwert eingebüßt und geriet in eine vernachlässigte Randsituation. Der Humboldthafen hatte keine Funktion als Umschlagplatz für Waren und Rohstoffe mehr.

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 im Bereich zwischen Spree, Humboldthafen, Moabiter Werder und Invalidenstraße ein Stadtautobahnprojekt mit einem Autobahnverteiler umgeben von Grünflächen entstehen.

Mit dem Fall der Mauer und der Wiedervereinigung erlangte das Gebiet nunmehr in zentraler innerstädtischer Lage eine neue Bedeutung. Spätestens seit der Eröffnung des Hauptbahnhofes am 28. Mai 2006 ist der Funktionswandel dieses Stadtraumes in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Das Bahnhofsgebäude hat sich zu einer Visitenkarte Berlins entwickelt. Gleichzeitig wurde durch die direkte Nachbarschaft zum Regierungsviertel die Bedeutung des Plangebietes neu definiert.

Stadträumliche Einordnung

Das Plangebiet liegt nördlich des Spreebogens an der Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals über den Humboldthafen und ist heute durch folgende wesentliche Standortfaktoren geprägt:

- die unmittelbare Nachbarschaft zum Hauptbahnhof,
- die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel,
- die Lage an den Wasserstraßen der Spree und dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal mit Humboldthafen
- die Baumaßnahmen für die S 21 (City S-Bahn) einschließlich Logistikflächen.

Der Hauptbahnhof Berlins, einschließlich der Bahnhofsvorplätze Europaplatz (z. Zt. Teilbaustelle der S 21 (City S-Bahn)) und Washingtonplatz, liegt im **Westen** des Plangebietes. Der Hauptbahnhof selbst ist kein reines bahntechnisches Funktionsgebäude, sondern dominiert aufgrund seiner außerordentlichen baulichen Gestaltung und Größe den Stadtraum. Er ist aufgrund seiner Funktionen Motor für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Hier sind inzwischen drei Hotelneubauten und drei Geschäftshäuser entstanden.

Im Norden des Viaduktes befindet sich das eigentliche Hafenbecken des Humboldthafens mit einem weiteren Abschnitt des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals am Schinkelschen Horn sowie Teilbereichen der ehemaligen Ladestraßen. Hier befinden sich zwei Geschäftshäuser mit einem hohen Wohnanteil im Bau. Entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals verläuft eine öffentliche Promenade. Die extrem belastete Invalidenstraße stellt aber eine starke Zäsur zur Promenade, gegenüber der nördlichen Bebauung mit den Denkmälern und zum sich neu entwickelnden Quartier der „Europacity“ entlang der Heidestraße dar. Dessen städtebaulicher Auftakt ist entsprechend dem Masterplan von KCAP/ASTOC inzwischen im Bereich nördlich der Invalidenstraße bis zur Minna-Cauer-Straße – ausgenommen die Flächen für die S 21 (City S-Bahn) - fertiggestellt.

Die **östlich** des Alexanderufers gelegenen Krankenhausanlagen der Charité einschließlich des Berliner Medizinhistorischen Museums sind ein weiteres Kennzeichen der stadträumlichen Einordnung des Plangebietes, da dieses große Areal mit seiner speziellen Nutzung das Plangebiet von den weiter östlich gelegenen „normalen Stadtgebieten“ trennt. Durch den Bau des Ministeriums für Bildung und Forschung, das ebenfalls östlich des Alexanderufers liegt, wird der Kontext des Plangebietes mit dem Regierungsviertel verstärkt. Direkt am Alexanderufer ist das Ausstellungs- und Besucherzentrum des Ministeriums („Haus der Zukunft“) in besonderer Architektursprache nach Plänen der Berliner Architekten Richter und Musikowski entstanden.

Unmittelbar **südlich** des Plangebietes schließt in Ost-West-Richtung der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße und Kapelle-Ufer über die Hugo-Preuß-Brücke, die den Hafenhals überspannt an. Den davon südlich gelegenen Uferpromenaden folgt die Spree. Auf der Südseite der Spree liegt der Spreebogenpark, der über den Gustav-Heinemann-Steg mit dem Plangebiet verbunden ist.

In Sichtweite des Plangebietes liegen das Bundeskanzleramt und Einrichtungen des Deutschen Bundestages.

2.3 Erschließung

Öffentlicher Personenverkehr

Der Hauptbahnhof Berlin bietet als Kreuzungsbahnhof den zentralen Anschluss an den öffentlichen schienengebundenen Fern-, Regional- und Nahverkehr sowohl in Ost-West-Richtung über den Stadtbahnviadukt als auch in Nord-Süd-Richtung in Tunnellage. Über den Stadtbahnviadukt verkehren zahlreiche S-Bahnlinien (S 3, S 5, S 7, S 9). Im Hauptbahnhof hat die U-Bahn (U-Bahnlinie 5) ihren Ausgangspunkt. Diese verkehrt über den Alexanderplatz bis nach Hönnow.

Der erste Bauabschnitt der S-Bahn-Linie S 21 (City S-Bahn) befindet sich bereits in Bauausführung (siehe auch Kapitel I. 2.3) und soll den Hauptbahnhof mit dem Berliner Norden und dem S-Bahn-Ring verbinden. Für den rund 2,1 Kilometer langen Teilabschnitt (BA 3a) ist die Weiterführung der Strecke vom Potsdamer Platz in südlicher Richtung über das Gleisdreieck hin zu den Bahnhöfen Yorckstraße und Yorckstraße (Großgörschenstraße) mittelfristig geplant.

Zudem ist in einem weiteren Teilabschnitt (BA 3b) der Bau der sogenannten Cheruskerkurve zur Anbindung des Bahnhofs Berlin Südkreuz vorgesehen.

Das Gebiet ist zudem über diverse Buslinien in der Invalidenstraße, an den öffentlichen Nahverkehr mit den dazugehörigen Bushaltestellen angeschlossen.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien M 10 und M 8 (vom Nordbahnhof) sowie M 5 vom Hackeschen Markt ist 2015 bis zum Hauptbahnhof in Betrieb genommen worden. Diese Linien münden gegenwärtig in einer Wendeschleife nördlich des Stadtbahnviadukts und sollen zukünftig bis zum U-Bahnhof Turmstraße verlängert werden. Die Straßenbahn hat bereits jetzt eine wichtige Zubringerfunktion für den Hauptbahnhof übernommen. Die besonders gestaltete Haltestelle liegt mittig in der Invalidenstraße unmittelbar vor dem Hauptbahnhof und nicht fern vom Plangebiet.

Straßenverkehr

Zur Bündelung der im Stadtgebiet wichtigen Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung wurde die übergeordnete Nord-Süd-Verbindung (Bundesstraße B 96), – meist in Tunnellage und außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans **II-201da** – neu hergestellt. Der Tunnel ist an seinem nördlichen Ende über die Invalidenstraße und die Heidestraße angebunden.

Mit der Wiedervereinigung der geteilten Stadt hatte der Straßenzug Invalidenstraße seine übergeordnete Funktion als Ost-West-Verbindung (zurück) erlangt. Dieser Straßenzug liegt nördlich des Plangebietes.

Als weitere Ost-West-Verbindung ist basierend auf dem Beschluss des gemeinsamen Ausschusses vom 6. Juli 1993 der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße/Hugo-Preuß-Brücke/Kapelle-Ufer als eine von mehreren Ost-West-Verbindungen ausgebaut worden. Dieser an den Geltungsbereich des Bebauungsplans direkt angrenzende Straßenzug hat aufgrund seiner Höhenlage keine unmittelbare Erschließungsfunktion für die Baufelder MK H1 und MK H6 in Bezug auf den motorisierten Verkehr. Die genannten Baufelder werden unmittelbar über das Friedrich-List-Ufer und das Alexanderufer erschlossen. Beide Straßenzüge sind hergestellt und dem Verkehr gewidmet. Die Erschließung und Befahrbarkeit am Alexanderufer sind dauerhaft gewährleistet, diejenige am Friedrich-List-Ufer allerdings mit Einschränkungen versehen, die dem Bau der S 21 (City S-Bahn) geschuldet sind.

Radverkehr

Entlang des nördlichen Spreebogens befinden sich Radfahrstreifen im Verlauf des Kapelle-Ufers, der Hugo-Preuß-Brücke und der Rahel-Hirsch-Straße. Auf der Straße Alexanderufer verläuft ein Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Kopenhagen, der beidseitig der Fahrbahn als Radfahrstreifen markiert ist.

Die Wegeführung des nördlichen Spreeuferwegs (östliche Uferpromenade) stellt einen Teilabschnitt des Berliner Mauerweges dar.

Wasserstraßen

Die Wasserstraßen haben keine Erschließungsfunktion für das Gebiet im Geltungsbereich.

2.4 Bestand im Geltungsbereich

2.4.1 Eigentumssituation

Die in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen Wasserflächen des Humboldthafens als Teil der Bundeswasserstraße Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal - Gemarkung Mitte, Flur 22, Flurstück 22 (teilweise), und Flur 922, Flurstück 1 (teilweise) - befinden sich im Eigentum der Bundeswasserstraßenverwaltung. Im Bereich des Hafenhalses wurde auf der Ostseite die denkmalgerechte Wiederherstellung der Uferbefestigung abgeschlossen. Die Grundstücksgrenze verläuft derzeit entlang der Hinterkante des Abdeckholmes. Es besteht Übereinstimmung mit dem WSA Spree-Havel, dass nach Abschluss der Uferwandsanierung Fortführungsvermessungen zur Bildung neuer Grenzen durchgeführt werden. Im Bereich geböschter Uferbefestigungen ist als Grenze die Mittelwasserlinie vereinbart. Das WSA wird Eigentümer der Uferbefestigungen bleiben. Die Erneuerung oder Ertüchtigung einer Uferbefestigung im WSA-Eigentum kann durch das Land Berlin erfolgen. Demzufolge kann die Unterhaltungspflicht auf das Land Berlin übertragen werden. Eigentümer bleibt jedoch das WSA.

Die erforderlichen Mittel sind in der Finanzierungsplanung der Entwicklungsmaßnahme berücksichtigt.

Die planfestgestellten ober- und unterirdischen Bahnanlagen befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

Alle übrigen Flächen einschließlich der unterirdischen Anlagen der U-Bahn befinden sich im Eigentum des Landes Berlin, soweit sie nicht das Kerngebiet H6 betreffen. Die Herstellung neuer Grenzen für dieses Vorhabengrundstück ist durchgeführt worden, die Übernahme in das Liegenschaftskataster und die Umschreibung im Grundbuch wurden vollzogen (nunmehr Flurstücke 152 und 174).

2.4.2 Gelände

Das Gebiet im Geltungsbereich liegt im Berliner Urstromtal und weist durch die tiefer liegenden ehemaligen Ladestraßen des Humboldthafens im Wesentlichen zwei Geländeniveaus mit einem Höhenunterschied von ein bis drei Metern zwischen Straßen und Uferpromenaden auf. Zur Hugo-Preuß-Brücke beträgt der Niveauunterschied bis zu annähernd sieben Meter.

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von „Kampfmittel“ im Plangebiet vor.

Aussagen zu Bodenbelastungen/Altlasten sind im Umweltbericht unter Schutzgut Boden erfasst.

2.4.3 Technische Infrastruktur

Elektrizität

Der Geltungsbereich ist über Mittel- und Niederspannungsanlagen sowie die Netzstation N32774 und die Übergabestationen Ü32745 und Ü33881 an das Elektrizitätsnetz angeschlossen.

2.4.4 Wasserstraßen

Das Planungsgebiet ist geprägt durch die Wasserflächen des Humboldthafens und eines Abschnittes des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals. Im Süden schließt sich die Spree an. Die Wasserstraßen dienen der Verbindung zwischen dem West- und dem Osthafen über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, den Humboldthafen und die Spree in Richtung Osten.

2.4.5 Bauliche Anlagen, Nutzungen und Vegetation im Planungsgebiet

Über das Plangebiet verläuft in Ost-West-Richtung der Viadukt für Fern-, Regional- und S-Bahn, der am 4. Juli 2002 in Betrieb genommen worden ist. Der Viadukt einschließlich der Brücke über den Humboldthafen bildet weiterhin eine räumliche Zäsur und trennt nicht nur die Geltungsbereiche **II-201da** vom Geltungsbereich II-201db, sondern wirkt auch auf das weitere Umfeld als Barriere. Allerdings ist er durch die Stützenkonstruktion sehr viel durchlässiger gestaltet als der historische Stadtbahnviadukt mit seinen Bögen.

Die Verkürzung des Bahnhofsdaches gegenüber der ursprünglichen Planung hat Auswirkungen auf die nutzungsstrukturelle Entwicklung des Gebietes im Geltungsbereich der Bebauungspläne **II-201da** und II-201db durch erhöhte Immissionsbelastungen, die mit dem verringerten bzw. teilweise entfallenem Schallschutz durch die einst größer geplante Hülle verbunden sind.

Neben den oberirdischen Bahnanlagen wirken der Schiffsverkehr und der Straßenverkehr als starke Emittenten auf das Plangebiet ein.

Im südwestlichen äußersten Randbereich des MK H1 wird das Plangebiet unterirdisch vom fertig gestellten Fernbahntunnel und U-Bahntunnel der U 5 unterquert. Der Fernbahntunnel wurde mit Eröffnung des Hauptbahnhofes im Jahre 2006 in Betrieb genommen. Auch der bereits realisierte Abschnitt der S-Bahn 21 mit einer Vorhaltemaßnahme für ihre zukünftige Bahnstation ragt unterirdisch in den Geltungsbereich. Oberirdisch befinden sich südlich des Viaduktes ein Zugangsbauwerk zum U-Bahnhof, ein Zugangsbauwerk zum Fernbahnhof mit Flucht- und Rettungsweg sowie Lüftungsanlagen der Bahntunnel. Alle übrigen Flächen werden als Baulogistikflächen für den Bau der S 21 (City S-Bahn) in Anspruch genommen.

Im Geltungsbereich liegt der ausgebaute südliche Abschnitt der Straße Alexanderufer, in die die Margarete-Steffin-Straße einmündet.

Nördlich des Kapelle-Ufers ist 2015 das Büro- und Geschäftshaus „HumboldthafenEins“ entsprechend dem Entwurf von KSP Jürgen Engel Architekten errichtet worden, der als Grundlage für den Bebauungsplan im Bereich des Kerngebiets H6 dient. Nähere Angaben zur Gebäudekonzeption sind in den Kapiteln III.3.2.1 und III.3.2.2 nachzuvollziehen.

Die Uferpromenaden im östlichen Abschnitt des Hafenumfelds sind hergestellt und für die Öffentlichkeit zugänglich. Dies gilt auch für die durch den Vorhabenträger hergestellte Treppenanlage, die die untere Promenade mit der Hugo-Preuß-Brücke / dem Kapelle-Ufer verbindet.

Mit Ausnahme der Straßenbäume im Alexanderufer gibt es im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** kaum Vegetation (genauere Angaben sind dem Umweltbericht zu entnehmen). Dies ist u. a. auch darin begründet, dass das Gros der westlichen Uferzone als Baulogistikfläche für den Bau der S 21 (City S-Bahn) dient.

Schließlich liegt der südliche Teil des Humboldthafens (der sogenannte Hafenhals) im Geltungsbereich des Plangebietes. Die östliche Uferwand ist hier bis etwa zur Höhe des Viaduktes entsprechend der historischen Vorlagen erneuert und fertig gestellt worden. Der Bereich unterhalb des Viaduktes wurde ebenfalls 2019 fertiggestellt. Im Westen hat die Spundwand als Provisorium weiter Bestand, da der geplante Bau der S 21 (City S-Bahn) eine Wiederherstellung der historischen Uferwand auf absehbare Zeit nicht zulässt.

2.4.6 Baunutzungsplan von Berlin vom 28. Dezember 1960

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

3 Planungsrechtliche Ausgangssituation

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro 2007, GVBl. vom 31. Januar 2008, S. 629) bildet als übergeordneter Rahmen der gemeinsamen Landesplanung der beiden Länder die Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere für den integrierenden Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Mit dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) erfüllt die gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg den Planungs- und Koordinierungsauftrag des Bundes- und des Landesrechts.

Das **Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)** benennt im Sinne einer Koordinierungsfunktion für fachliche Planungen sowie einer Orientierungshilfe für raumbezogene Investitionsentscheidungen in § 1 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, in § 5 Siedlungsentwicklung und in § 6 Freiraumentwicklung die wesentlichen Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die für das geplante Vorhaben von allgemeiner Bedeutung sind.

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

Die Siedlungsentwicklung soll gemäß § 5 Abs. 1 LEPro auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden. Hierbei soll die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung haben (§ 5 Abs. 2 LEPro). Die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen soll Priorität bei der Siedlungstätigkeit haben.

Des Weiteren wird der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gewässerrändern gefordert (§ 6 Abs. 3 LEPro).

Am 1. Juli 2019 hat der **Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)** den LEP B-B abgelöst (veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Berlin (GVBl. Berlin Nr. 16) vom 29. Juni 2019).

Der **Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)** stellt das gesamte Areal innerhalb der Metropole Berlin (Z 3.4) als Gestaltungsraum Siedlung dar, in dem gemäß Ziel 5.6 Abs. 1 die Entwicklung von Siedlungsflächen grundsätzlich möglich ist. Das Plangebiet liegt demnach, der Festlegungskarte 1 des LEP HR entsprechend, im „Gestaltungsraum Siedlung“.

Der Kern der neuen Entwicklungsstrategie ist die Konzentration auf vorhandene leistungsfähige Strukturen im Raum. Dies erfordert, Prioritäten in der Wirtschaft, Infrastruktur, Bildung, Wissenschaft und beim Technologietransfer zu setzen und die räumliche Entwicklung auf Schwerpunkte auszurichten (Leitbild „Stärken stärken“). In der Bauleitplanung soll dem Prinzip des Vorranges der Innen- vor der Außenentwicklung gefolgt werden. Das bisherige Zentrale-Orte-System mit der Metropole Berlin wird grundsätzlich beibehalten. Gemäß Grundsatz G 5.1 soll die Siedlungsentwicklung unter Nutzung von Nachverdichtungspotentialen innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete sowie unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur auf die Innenentwicklung konzentriert werden. Dabei sollen die Anforderungen, die sich durch die klimabedingte Erwärmung insbesondere der Innenstädte ergeben, berücksichtigt werden. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung sollen einander räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt werden. Zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes klimawirksamer Treibhausgase sollen nach dem Grundsatz G 8.1 des LEP HR eine energiesparende, die Verkehrsbelastung verringernde und zusätzlichen Verkehr vermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung angestrebt werden. Der LEP HR legt weiter fest, dass bei Planungen und Maßnahmen die zu erwartenden Klimaveränderungen und deren Auswirkungen und Wechselwirkungen berücksichtigt werden sollen. Hierzu soll beispielsweise durch den Schutz vor Hitzefolgen in bioklimatisch belasteten Verdichtungsräumen und Innenstädten, durch Maßnahmen zu Wasserrückhalt und -versickerung sowie zur Verbesserung des Landschaftswasserhaushaltes Vorsorge getroffen werden (G 8.3).

Der Bebauungsplan ist an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung angepasst.

3.2 Flächennutzungsplan

Der FNP von Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 7. Februar 2025 (ABl. S. 441), trifft für den Geltungsbereich des Bebauungsplans und die unmittelbar angrenzende Umgebung folgende Aussagen:

- Die Flächen der Spree, des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und des Humboldthafens sind als Wasserflächen dargestellt. Entlang des nördlichen Spreeufers sowie umlaufend um den Humboldthafen und entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals ist ein Grünzug in symbolischer Breite dargestellt, der im Norden an das Ufergrün des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals anschließt.
- Die Flächen südlich des Bahn-Viaduktes sind – angrenzend an die Grünzugdarstellung in symbolischer Breite – als Sonderbaufläche „Hauptstadtfunktion“ dargestellt, welche mit dem Symbol der „Schadstoffbelasteten Böden“ gekennzeichnet ist. Hier soll die Hauptstadtfunktion prägend sein, allerdings bei Vermeidung einseitiger Nutzungskonzentrationen, damit ein vielfältiges städtisches Leben entstehen kann. Gemäß den zum FNP gehörenden Grundsätzen für die Entwicklung von Bebauungsplänen „können aus Sonderflächen Hauptstadtfunktion (H) Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden (Förderung von Nutzungsmischung)“. Dieser Grundsatz wird vorliegend angewendet.

Die Darstellung der Bauflächen erstreckt sich über die beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenräume (Friedrich-List-Ufer und Alexanderufer) hinweg in Richtung Hafenbecken, so dass auch im FNP eine das Hafenbecken begleitende Bebauung angelegt ist. Zur Entwicklung der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung („Öffentliche Uferpromenade“) aus der symbolischen Grünzugdarstellung vgl. zudem Kapitel III. 3.7. Der Bebauungsplan **II-201da** ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

- Die Fläche des Bahnviaduktes ist als Bahnfläche gekennzeichnet. Dabei sind die ober- und unterirdischen Fern-, Regional-, S- und U-Bahn-Trassen sowie der Kreuzungsbahnhof als Fernbahnhof dargestellt. Darüber hinaus ist die Trasse für die S-Bahn S 21 (City S-Bahn) als Trassenfreihaltung dargestellt.
- Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung.

3.3 Landschaftsprogramm

Das Berliner Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (ABl. S. 1314) stellt flächendeckend für das Land Berlin die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege in den Grundzügen dar. Darauf aufbauend werden in vier thematischen Programmplänen sowie der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption Maßnahmen formuliert, deren Vorgaben nachfolgend wiedergegeben werden.

Die veränderten Rahmenbedingungen insbesondere der Klimawandel, die demografische Entwicklung und die Anforderungen an örtliche Zielsetzungen haben dazu geführt, das Landschaftsprogramm an diese neuen Rahmenbedingungen anzupassen und hinsichtlich des Bestands und der Bewertung von Natur und Landschaft zu aktualisieren und fortzuschreiben.

Der Senat von Berlin hat am 5. April 2016 die Änderung und Neubekanntmachung des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm Berlin (LaPro) mit den vier Programmplänen

- Naturhaushalt / Umweltschutz,
- Biotop- und Artenschutz,
- Landschaftsbild,
- Erholung und Freiraumnutzung

sowie der „Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption“ beschlossen. Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem am 26. Mai 2016 zugestimmt. Die Bekanntmachung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erfolgte im Amtsblatt für Berlin vom 8. Juni 2016 (Nr. 24, S. 1314).

Die ausführliche Darstellung der Ziele und Maßnahmen des Landschaftsprogramms einschließlich des Artenschutzprogramms erfolgt im Umweltbericht.

3.4 Sonstige vom Senat beschlossene Planungen

3.4.1 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe) wurde am 2. März 2021 vom Berliner Senat beschlossen, um die Ziele der Mobilitätswende durch eine langfristige, strategische und integrierte Planung zu erreichen. Schon bei den früheren Stadtentwicklungsplänen Verkehr war es eine zentrale Maßgabe, den Trend zu mehr Kfz-Verkehr zu bremsen. Busse, Bahnen, Fahrräder und auch der Verkehr zu Fuß sollten Berlin stärker prägen und so lebenswerter machen. Der StEP MoVe trägt diesen Forderungen Rechnung und umfasst

thematische oder räumliche Strategien und Maßnahmen. Die Konkretisierung erfolgt über verschiedene Programme und fokussierte Strategien wie z. B. dem Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan oder dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept.

Die im vormaligen StEP Verkehr enthaltenen Karten zum übergeordneten Straßennetz von Berlin für den Bestand und die Planung 2025 werden in regelmäßigen Abständen, unabhängig und losgelöst vom Beschluss des StEP MoVe, aktualisiert.

Die Handlungserfordernisse des StEP MoVe für den Teilraum Innere Stadt (Bereich innerhalb des S-Bahnringes) lauten:

1. Erarbeitung von Leitlinien für die Nutzung des öffentlichen Raums bei sich überlagernden Ansprüchen gemäß den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und Zielen des StEP MoVe
2. Maßnahmen zur Erhöhung der (Aufenthalts-)Qualität des öffentlichen Raums
3. Sicherstellung der Barrierefreiheit (gilt gesamtstädtisch)
4. Angebotserweiterungen im ÖPNV
5. Schaffung neuer Infrastrukturen des Rad- und Fußverkehrs
6. neue Angebote und weitere Ansätze zur Reduzierung des Verkehrs
7. Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimaanpassung
8. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

In den auf der Internetseite der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz – Abteilung IV (Verkehr) bereitgestellten und zuletzt im Dezember 2021 aktualisierten Karten, werden für das Plangebiet und sein Umfeld folgende Aussagen getroffen:

Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2021

Die unmittelbar im Süden an das Plangebiet grenzende Rahel-Hirsch-Straße wird als örtliche Straßenverbindung (Stufe III) klassifiziert. Das Friedrich-List-Ufer als westliche Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wird als Ergänzungsstraße (Straße von besonderer Bedeutung) eingestuft. In der näheren Umgebung befinden sich die Bundesstraße B 96 (Tiergartentunnel, westlich) sowie die Invalidenstraße (nördlich), welche beide als übergeordnete Straßenverbindungen (Stufe II) klassifiziert werden.

Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2030

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans und seiner näheren Umgebung sind weder Neuplanungen noch Änderungen der bestehenden Einstufungen vorgesehen.

Parkraumbewirtschaftung

Das Plangebiet befindet sich in den Parkzonen Nr. 34 und 35 und somit im Bereich vorhandener Bewirtschaftungsgebiete.

Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Bestand, Innenstadt (ohne Bus)

Im Norden des Plangebiets verkehren Regional- und S-Bahn (Stadtbahn). Darüber hinaus ist der nahegelegene Hauptbahnhof als Fernbahnhof vermerkt. Die U 5 ist bis zum U- und S-Bahnhof Brandenburger Tor eingetragen.

Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Planung bzw. Ausbau bis 2025 (ohne Bus)

Die Planung sieht einen Ausbau der S-Bahnstrecke S 21 (City S-Bahn) mit Anschluss an den Hauptbahnhof zwischen Ringbahn im Norden mit dem Bahnhof „Perleberger Brücke“ und im Süden bis zum Brandenburger Tor bis 2025 vor. Die geplante Verlängerung der U 5 bis zum Berliner Rathaus mit den Bahnhöfen „Unter den Linden“ und „Museumsinsel“ war weiterer Bestandteil der Planung bis 2025. Dieses Vorhaben wurde 2020 eingestellt. Des Weiteren ist

der Bau der Straßenbahn auf der Invalidenstraße nördlich des Bebauungsplans bis zum U-Bahnhof Turmstraße mit selbem Zeithorizont geplant.

Radverkehrsnetz

Die nähere Umgebung des Plangebiets ist Knotenpunkt verschiedener Radfernwege. Außerdem befindet sich der Bereich innerhalb des fahrradfreundlichen Regierungsviertels.

3.4.2 Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

Der am 26. Februar 2019 vom Berliner Senat beschlossene Nahverkehrsplan für 2019-2023 setzt die Standards und Vorgaben für Umfang und Qualität der ÖPNV-Leistungen fest und bildet damit die Grundlage für die ÖPNV-Angebotsplanung. Darüber hinaus enthält der Nahverkehrsplan Zielvorgaben, Prüfaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge zur Förderung des ÖPNV in Berlin und betrachtet dabei auch einen langfristigen Zeithorizont bis zum Jahr 2035.

Gemäß den im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandards soll der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle im Tagesverkehr bei hoher Nutzungsdichte einen Zielwert von 300 m und einen Toleranzwert von 400 m, bei niedriger Nutzungsdichte einen Zielwert von 400 m und einen Toleranzwert von 500 m nicht überschreiten.

Für die nördlich des Hauptbahnhofes und somit in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet im Bau befindliche „Europacity“ ist im ÖPNV-Bedarfsplan die Straßenbahnneubaustrecke Heidestraße dargestellt. Die Realisierung der 1,4 km langen Strecke soll bis zum Jahr 2035 abgeschlossen sein und die attraktive Anbindung des Hauptbahnhofes und die Verbindung in Richtung der östlichen Innenstadt sowie in Richtung Moabit ermöglichen.

Derzeit besteht keine direkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes aus den nördlichen und südlichen Bezirken Berlins. Darüber hinaus entstehen im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofes zahlreiche Wohn-, Dienstleistungs- und Bürogebäude. Aus diesen Gründen soll in drei Bauabschnitten die S-Bahnlinie 21 ausgebaut werden und voraussichtlich im Jahr 2035 mit einer durchgehenden Verbindung den nördlichen Abschnitt des S-Bahn-Ringes (Wedding/Westhafen) über den Hauptbahnhof und den Potsdamer Platz mit dem Südring (Yorckstraße) verbinden.

3.4.3 Stadtentwicklungsplan Zentren

Der am 13.01.2026 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2040 steuert Art und Umfang der Zentren- und Einzelhandelsentwicklung in Berlin. Er bildet dabei insbesondere für bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzepte, städtebauliche Projekte und die verbindliche Bauleitplanung einen aktuellen Rahmen. Dem Hauptziel „Berlin als Metropole stärken“ dienen fünf Teilziele zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung (z. B. Stärkung der polyzentralen Struktur; Sicherung einer wohnungsnahen Nahversorgung), die durch zehn Leitlinien konkretisiert werden (z. B. Investitions- und Planungssicherheit unterstützen). Der StEP Zentren benennt zudem auch übergeordnete Steuerungsgrundsätze, die sowohl auf der Ebene der Gesamtstadt als auch auf der Ebene der einzelnen Bezirke gelten. Die Grundsätze kommen bei Neuansiedlung, Verlagerung, Erweiterung oder Nutzungsänderung von Einzelhandelsbetrieben zur Anwendung. Kein Einzelhandelsvorhaben und keine Einzelhandelsplanung in Berlin darf sich städtebaulich negativ auf bestehende und noch zu entwickelnde zentrale Versorgungsbereiche oder auf die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung auswirken.

Das Plangebiet des Bebauungsplans II-201da ist keinem zentralen Versorgungsbereich zugeordnet. In der direkten Umgebung befindet sich kein der Zentrenhierarchie zugeordnetes Gebiet. Als nächste Zentren sind gemäß StEP Zentren 2040 folgende zentrale Versorgungsbereiche definiert:

- Zentrumsbereichskern Alexanderplatz, rd. 2,8 km östlich des Plangebiets
- Zentrumsbereichskern Friedrichstraße, rd. 1,2 km südöstlich des Plangebiets
- Zentrumsbereichskern Potsdamer Platz / Leipziger Platz, rd. 1,7 km südlich des Plangebiets
- Hauptzentrum Müllerstraße, rd. 3 km nordwestlich des Plangebiets
- Stadtteilzentrum Badstraße, rd. 2 km nordöstlich des Plangebiets
- Stadtteilzentrum Turmstraße, rd. 2 km westlich des Plangebiets
- Ortsteilzentrum Potsdamer Straße, rd. 4 km südlich des Plangebiets
- Fachmarkttagglomeration Pankstraße, rd. 4 km nordöstlich des Plangebiets

Die übergeordneten Steuerungsgrundsätze des StEP Zentren 2040 regeln, dass großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten außerhalb der Zentren landesplanerisch grundsätzlich nur dann ermöglicht werden können, wenn ihre zentrenrelevanten Randsortimente einen Anteil von 10 % nicht überschreiten. Dem wird vorliegend durch den Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe gem. § 11 Abs. 3 BauNVO, entsprochen.

3.4.4 Stadtentwicklungsplan Klima 2.0

Der Senat von Berlin hat am 20. Dezember 2022 den „Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (StEP Klima 2.0)“ beschlossen. Er schreibt als strategisches räumliches Konzept den StEP Klima (2011) und die Handreichung StEP Klima KONKRET (2016) fachlich fort. Er ersetzt damit den StEP Klima und greift die Inhalte des StEP Klima KONKRET auf.

Der StEP Klima 2.0 widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Ansätzen zum Umgang mit dem Klimawandel. Er ist die konzeptionelle raumbezogene Basis für die gesamte Stadt, um das Ziel der Klimaneutralität Berlins bis 2045 zu erreichen. Er beschreibt über fünf Handlungsansätze die räumlichen Prioritäten zur Klimaanpassung: für Bestand und Neubau, für Grün- und Freiflächen, für Synergien zwischen Stadtentwicklung und Wasser sowie mit Blick auf Starkregen und Hochwasserschutz. Darüber hinaus umfasst er erstmals eine räumliche Kulisse, in der bauliche Entwicklung einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten kann.

Dabei beschreiben die folgenden sieben Leitlinien die grundlegende Agenda des StEP Klima 2.0, welche das gemeinsame Ziel verfolgen, Berlin vorausschauend, nachhaltig und sozial ausgeglichen zu entwickeln:

1. Kompakt und grün, komfortabel und lebenswert: Berlin intelligent weiterentwickeln und so den CO₂-Ausstoß senken
2. Neu- und Weiterbau von Wohn-, Misch- und Gewerbequartieren konsequent für Klimaschutz und -anpassung nutzen
3. Die Stadt mit blau-grünen Maßnahmen abkühlen
4. Grünflächen klimagerecht für Tag und Nacht qualifizieren
5. Wasser als kostbare Ressource für die klimaoptimierte Stadt sichern und nutzen
6. Gegen Überflutung vorsorgen, Gewässerbelastung reduzieren und Gewässerräume attraktiv und biodivers gestalten
7. Klimaschutz und Klimaanpassung regional ausgestalten

Im Vergleich zum StEP Klima 2011 umfasst der StEP Klima 2.0 mehr Handlungsansätze, vertieft Darstellungen zum Klimaschutz in der räumlichen Planung und stellt die Themen Klimaschutz und Wasser stärker in Relation zur baulichen Stadtentwicklung. Darüber hinaus werden mehr Stadtstrukturtypen mit kleinteiligeren Maßnahmen illustriert und gute Beispiele aufgezeigt, die Themen konkret veranschaulichen.

Das räumliche Leitbild Klima 2.0 des Stadtentwicklungsplans trifft im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** für Bestand und Neubau die programmatische Aussage, diesen „blau-grün anzupassen“, die Stadt in hitzevulnerablen Stadtbereichen zu kühlen und vorhandene Grün- und Freiräume für mehr Kühlung sowohl für Tag als auch Nacht zu qualifizieren und zu klimaoptimieren. Darüber hinaus sollen Synergien zwischen Stadt und Wasser geschlossen werden und dabei zur Klimaentlastung beitragen. Die Gewässer sollen aktiviert und nutzbar gemacht werden, um die Naherholung in der Stadt zu erhöhen.

Gemäß Handlungsansatz 1, „Mit kurzen Wegen das Klima zu schützen“, ist der Geltungsbereich in der Darstellungskarte im Bereich der *Kompakten Stadt der kurzen Wege* verortet. Hier werden die Haltestellen und Knotenpunkte des schienengebundenen Nahverkehrs im Umfeld des Geltungsbereichs als gut erreichbar und als klimaschutzrelevante Infrastrukturen eingestuft.

Gemäß Handlungsansatz 2, den Bestand und den Neubau blau-grün anzupassen, wird die Anpassung des Bestandes in Stadträumen mit hoher und höchster Hitzebelastung durch sog. blau-grüne Maßnahmen zur Kühlung am Tag gefordert. Der Geltungsbereich ist als Schwerpunktraum gekennzeichnet. Dabei werden jedoch keine Maßnahmen zur nächtlichen Kühlung dargestellt, was den Umkehrschluss zulässt, dass der Geltungsbereich zu einem der wenigen städtischen Räumen zählt, die stadtklimatisch weniger belastet sind.

Gemäß Handlungsansatz 3 sollen Grün- und Freiräume für mehr Kühlung klimaoptimiert werden. Der Geltungsbereich wird gemäß der Darstellungskarte als Siedlungsfläche mit hohem Anteil an privatem Grün deklariert und befindet sich in einem Schwerpunktraum für die Grünflächenqualifizierung zur bioklimatischen Entlastung. Dem Plangebiet kommt keine bioklimatische Entlastungsfunktion am Tage zu.

Gemäß Handlungsansatz 4 sollen Synergien zwischen Stadt und Wasser erschlossen werden. Der Geltungsbereich wird als Raum zur Entlastung der Wassersysteme und der Steigerung der Gewässergüte dargestellt (Mischwasserkanalisation). Darüber hinaus wird für den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal die Entwicklung zu einem öffentlichen Freiraum der Naherholung beschrieben.

Gemäß Handlungsansatz 5 soll gegen Starkregen und Hochwasser vorgesorgt werden. Der Geltungsbereich wird als Bereich mit besonderen Anforderungen an die Entwicklung weitgehend abflussloser Siedlungsgebiete dargestellt und zählt dort zum Schwerpunktraum für das Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation. Für den Geltungsbereich wird in Bezug auf Vorsorgeräume die lokale Gefährdung für Überflutungen als gering bis nicht vorhanden eingestuft.

Des Weiteren beschreibt der StEP Klima 2.0 Maßnahmen durch 24 Handlungsbausteine, darunter 10 Maßnahmenprofile für unterschiedliche Stadtstruktur- und Flächentypen. Dabei ist für den Geltungsbereich und die Festsetzungen des Bebauungsplanes **II-201da** der Typ 2 (Bockrandbebauung), (Maßnahmenschwerpunkte, s. S. 71-73 des StEP Klima 2.0) und der Typ 10 (Grün- und Freiflächen), (Maßnahmenschwerpunkte, s. S. 91-93) von Bedeutung.

Im Hinblick auf die Planung ist auch der Typ 9 (Straßen und Plätze/sonstige Verkehrsräume), (Maßnahmenschwerpunkte, s. S. 88-90) von Bedeutung. Dabei geht der StEP Klima davon

aus, dass der Geltungsbereich gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes **II-201da** bestandsseitig der Flächentyp 2 (Blockrandbebauung) des Planes Stadtstruktur und Flächentypen Perspektive 2030 ist.

Der Bebauungsplan **II-201da** widerspricht den Zielen des StEP Klima nicht, sondern fördert diese. Eine Vielzahl der für den Flächentyp 2 beschriebenen Maßnahmenschwerpunkte des StEP Klima 2.0 werden mit der beabsichtigten Quartiersentwicklung angestrebt. Einzelne beabsichtigte Festsetzungen, wie beispielsweise die Begrünung von Dächern sowie Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, unterstützen die mit dem StEP Klima verfolgten Maßnahmen Nr. 8 Durchlüften, Nr. 10 Begrünen und Nr. 11 Verdunsten. Darüber hinaus wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans auch den Maßnahmen der angestrebten Speicherung und Versickerung des Niederschlagswassers Rechnung getragen.

3.4.5 Stadtentwicklungsplan Wohnen

Der Senat von Berlin hat am 03.09.2024 den aufgrund des erheblich beschleunigten Bevölkerungswachstums neu erstellten Stadtentwicklungsplan Wohnen 2040 (StEP Wohnen 2040) beschlossen, der die stadtentwicklungs- und wohnungspolitischen Leitlinien und Ziele sowie Strategien und Handlungsfelder für Neubau- und Bestandsentwicklung bis 2040 benennt. Dieser verfolgt vor allem das Ziel, sowohl mehr als auch preiswerten Wohnraum zu sichern und zu bauen und dabei zusätzliche Wohnungen sowohl in den bestehenden Quartieren als auch an neuen Standorten zu schaffen. Darüber hinaus soll der Flächenverbrauch weiter minimiert, klimagerechte Quartiere entwickelt und bedarfsgerechte Infrastrukturen bereitgestellt werden. Der StEP Wohnen 2040 ersetzt den bisherigen StEP Wohnen 2030.

Aufgabe des Stadtentwicklungsplans Wohnen ist es festzustellen, wie hoch der Bedarf an Wohnungen ist, wie viel Neubau notwendig ist, um diesen Bedarf zu decken, und wo geeignete Potenziale innerhalb des Stadtgebiets dafür liegen. Ziel ist eine bedarfsgerechte und ausreichende Flächenvorsorge für den Wohnungsneubau im gesamten Stadtgebiet bis 2040. Dabei benennt der StEP Wohnen 2040 Schwerpunkträume und Potenzialflächen in der Stadt, die stadtplanerische Kriterien erfüllen und günstige Voraussetzungen für den Wohnungsbau mitbringen. In ihnen soll sich die Entwicklung vorrangig vollziehen. Zudem stuft der Plan zeitlich ein, wann mit der Realisierung auf den Flächen zu rechnen ist, und benennt geeignete Instrumente und Maßnahmen, um den notwendigen Wohnungsbau entsprechend der stadtentwicklungspolitischen Ziele umzusetzen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da ist im StEP Wohnen 2040 in der Karte der gesamtstädtischen Einordnung ohne weitere Funktion dargestellt. In der Karte der großen Wohnungsbaupotenziale wird die nördlich vom Plangebiet und nördlich des Hauptbahnhofs gelegene „Europacity“ als neues Stadtquartier mit einer mittel- bis langfristigen Realisierungseinschätzung ausgewiesen. Vereinzelte Bauabschnitte befinden sich bereits im Bau. Der Standort verfügt über ein Wohnbaupotenzial von 200-999 Wohneinheiten.

Darüber hinaus ist die „Europacity“ in der Karte „Neue Stadtquartiere“ als größtenteils abgeschlossen deklariert sowie in der Karte „Gemeinwohlorientierter Wohnungsbau“ als ein Gebiet mit Potenzial für gemeinwohlorientierten Wohnungsbau sowie sonstige Wohnungsbaupotenziale mit einer Zielstellung des Wohnungsbaus von 200-999 Wohneinheiten ausgewiesen.

3.4.6 Stadtentwicklungsplan Wirtschaft

Der Senat von Berlin hat den Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040 in seiner Sitzung am 03.09.2024 beschlossen, der damit den bisherigen StEP Wirtschaft 2030 ersetzt. Gegenstand des StEP ist die Aktivierung, Entwicklung und Sicherung von Flächen für produzierende Wirtschaftsunternehmen. Es sollen eine strategische Flächenvorsorge zur Attraktivitätssteigerung von Berlin als Wirtschaftsstandort sowie das Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen verfolgt

werden. Darüber hinaus ist der Nachhaltigkeitsgedanke der klimaschützenden und -angepassten Flächenqualifizierung und effiziente Flächennutzung in Form einer baulichen Verdichtung ein wichtiger Aspekt des neuen StEP. Außerdem wurde durch den StEP Wirtschaft 2040 das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich erneuert, um der anhaltenden Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen sowie dem wirtschaftlichen Strukturwandel Rechnung zu tragen.

In der gesamtstädtischen Einordnung ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da ohne weitere Funktion dargestellt. Die weiter nördlich vom Plangebiet und nördlich vom Hauptbahnhof gelegene „Fennstraße“ ist als ein Bereich zur Schaffung innovativer Wirtschaftsstandorte gekennzeichnet.

Das Plangebiet ist im StEP Wirtschaft in der Karte des räumlichen Leitbilds als Eignungsraum für die räumliche Konzentration von Büroprojekten dargestellt. Zudem ist der Hauptbahnhof als Fernbahnhof dargestellt. Der weiter nördlich vom Plangebiet gelegene „Technologie-Park Berlin Humboldtthain“ wird als „Zukunftsort“ zur Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft deklariert.

Sowohl der „Konzeptplan Planungsziele“ als auch der „Konzeptplan Handlungsansätze“ trifft für das Plangebiet keine Aussagen.

Als wirtschaftsnahe Infrastruktur wird der Hauptbahnhof als Fernbahnhof dargestellt.

3.4.7 Luftreinhalteplan

Am 02.09.2025 wurde die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin vom Berliner Senat verabschiedet. Gleichzeitig wurde auch die 4. Fortschreibung des Lärmaktionsplans beschlossen. Berlin konnte seit 2020 die geltenden Luftqualitätsgrenzwerte im Stadtgebiet einhalten und teilweise deutlich unterschreiten. Der 3. Fortschreibung liegt die Frage zugrunde, inwieweit bestehende verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Umweltzone, Tempo 30) weiterhin nötig sind, um eine dauerhafte Einhaltung sicherzustellen. Ziel ist, das erreichte Emissionsniveau zu stabilisieren und einen möglichen Wiederanstieg der Luftbelastung (z. B. durch steigende Verkehrsaufkommen) zu vermeiden.

Die wichtigsten Entscheidungen und Änderungen sind:

- Die Umweltzone wird weiterhin beibehalten; eine Abschaffung ist nicht vorgesehen.
- Tempo 30 bleibt an sieben Hauptverkehrsstraßen aus Gründen der Luftreinhaltung bestehen.
- Für 34 Straßenabschnitte entfällt der Anordnungsgrund „Luftreinhaltung“ für Tempo 30.
- An einigen Straßenabschnitten wird Tempo 50 wieder eingeführt.

Voraussetzung für die Aufhebung der streckenbezogenen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ist die Weiterführung der stadtweit wirkenden Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan für Berlin – 2. Fortschreibung mit dem Ziel, das erreichte Emissionsniveau zu stabilisieren und einen Wiederanstieg der Luftbelastung mit der Gefahr erneuter Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden.

Aufgehoben werden aus technischen Gründen Maßnahmen, die die Nachrüstung älterer Dieselfahrzeuge mit Stickoxidminderungssystemen und die Förderung von Erdgasfahrzeugen vorsehen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines im FNP als Vorranggebiet für Luftreinhaltung gekennzeichneten Bereichs. Daher wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da eine vorsorgliche Festsetzung für Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme zum Schutz vor Feinstaub formuliert (siehe Kapitel III3.10).

3.4.8 Lärmaktionsplan / Lärmminderungsplan

Der Berliner Senat hat am 02.09.2025 die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berlin 2024–2029 beschlossen. Mit diesem Plan wird das bisherige Vorgehen bilanziert, an erfolgreiche Maßnahmen angeknüpft und die Lärmaktionspläne von 2008, 2013–2018 und 2019–2023 fortgeschrieben. Ziel ist es, die Lärmbelastung in Berlin nachhaltig zu verringern, die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern und strukturelle Maßnahmen zur langfristigen Lärmminde- rung auf den Weg zu bringen.

Die Fortschreibung umfasst ein umfangreiches Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre. Dabei sollen bewährte Strategien konsequent weitergeführt werden, da sie sich in den vergan- genen Planungsperioden als wirksam erwiesen haben. Gleichzeitig werden neue Ansätze in- tegriert, um auf aktuelle Entwicklungen – etwa steigenden Verkehr, städtebauliche Verände- rungen und neue technische Möglichkeiten der Lärmminde- rung – zu reagieren.

Ein zentraler Bestandteil ist die Umsetzung des „Tempo-30-Konzepts Nacht“, das auf beson- ders belasteten Hauptverkehrsstraßen nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsieht. Dadurch sollen vor allem gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen für Anwohnende redu- ziert werden. Ergänzend wird das Ziel verfolgt, auffälliges und lärmintensives Verkehrsverhal- ten – etwa starkes Beschleunigen oder manipulierte Auspuffanlagen – wirksamer zu unterbin- den. Hierzu werden verschiedene Minderungsstrategien und technische Lösungen weiter ge- prüft und erprobt.

Auch das Konzept der „ruhigen Gebiete“ wird fortgeschrieben und weiterentwickelt. Die bereits 2008 festgelegten und 2019 erweiterten Gebiete wurden überprüft und überarbeitet. Zudem wird eine aktualisierte Kulisse der Ruhe- und Erholungsflächen vorgestellt. Die 2019 neu ein- geführte Gebietskategorie der „Ruhe- und Erholungsräume“ wurde im aktuellen Plan präzisiert und hinsichtlich ihrer stadtplanerischen und ökologischen Bedeutung weiterentwickelt. Diese Bereiche sollen künftig stärker geschützt und als Rückzugsorte in der verdichteten Stadtland- schaft gesichert werden.

Der Lärmaktionsplan wirkt im Rahmen der Bauleitplanung nicht bindend. Er ist jedoch im Rah- men der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** ist im Lärmaktionsplan nicht als Ruhe- oder Erholungsraum ausgewiesen.

Die zu erwartenden Lärmbelastungen wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens mithilfe einer schalltechnischen Untersuchung (Müller-BBM, Berlin, Mai 2024) unter Einbeziehung der betroffenen Fachbehörden ermittelt. Dabei wurden die Inhalte aus der Fortschreibung des „Berliner Lärmleitfadens“, dessen aktualisierte Fassung 2021 veröffentlicht wurde (SenStadt- Wohn und SenUVK, Berlin, September 2021), berücksichtigt. Die zur Gewährleistung gesun- der Wohn- und Arbeitsbedingungen im Plangebiet und dessen Umgebung gebotenen Maß- nahmen (z. B. Grundrissorientierung, verglaste Loggien / Balkone, besondere Fensterkon- struktionen) sind in Form von planungsrechtlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan II- 201da eingeflossen.

3.4.9 Planwerk Innere Stadt

Das Planwerk Innere Stadt wurde als Ergebnis einer von der Gemeinde beschlossenen sons- tigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) am 11. Januar 2011 vom Senat be- schlossen. Es beruht auf dem 1999 vom Senat beschlossenen Planwerk Innenstadt, das so- wohl räumlich als auch methodisch erweitert und ergänzt wurde.

Gegenüber dem Planwerk Innenstadt, welches eine Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** vorsah, die dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ aus dem Dezember 1994 entsprach (Entwurf Professor Ungers), ist nunmehr die Hafenumbauung dargestellt, wie sie 2007 von Prof. Winkens weiterentwickelt worden war. Der Bebauungsplan **II-201da** setzt dieses Konzept um.

Der Bereich ist darüber hinaus Bestandteil des Gebietes „Heidestraße/ Hauptbahnhof/ Humboldthafen“ (städtebaulicher Handlungsraum). Der Humboldthafen soll durch eine Bebauung mit einer städtischen Mischnutzung und kulturellen Einrichtungen ergänzt durch Wohnungen städtebaulich eingefasst werden. Sichtbeziehungen zum Wasser sollen durch Unterbrechungen in der Umbauung, großzügige Tore und Arkaden gewährleistet werden. Am Wasser sind Aufenthaltsbereiche möglich, eine Promenade ist für die Öffentlichkeit nutzbar. Für den Bereich nördlich des Plangebietes existiert der „Masterplan Berlin Heidestraße“.

3.4.10 Berlin Strategie 3.0

Die „BerlinStrategie 3.0“ stellt die Überarbeitung der 2014 erstellten und zuletzt im Jahr 2016 aktualisierten „BerlinStrategie 2030“ dar. Um die rasanten Veränderungen in den verschiedenen Lebensbereichen der Hauptstadt aktiv zu gestalten, hat das Land Berlin die Strategie erneut überarbeitet und durch Senatsbeschluss am 13. April 2021 als „BerlinStrategie 3.0“ beschlossen. Dabei stellt die Strategie das ressortübergreifende Leitbild des Senats von Berlin dar, welche als gesamtstädtische Strategie Handlungsfelder für die Entwicklung Berlins bis 2030 identifiziert. Mit der „BerlinStrategie 3.0“ werden auch die zentralen Herausforderungen der Stadt adressiert: Steuerung des Wachstums, stärkere Stadt-Umland-Verflechtung, Klimawandel, Digitalisierung, demografische Veränderung und Stärkung des sozialen Zusammenhalts. Zentral für die „BerlinStrategie 3.0“ ist, dass das bestehende Prinzip der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auch zukünftig fortgesetzt wird, denn die kompakten, polyzentrischen Stadtstrukturen ermöglichen die Stadt der kurzen Wege.

In der „BerlinStrategie 3.0“ werden sieben Qualitäten formuliert, die heute und in Zukunft einen zentralen Beitrag zur Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt leisten. Es wurden acht Strategien entwickelt, die eine Perspektive für die grundlegenden Themen und künftigen Herausforderungen aufzeigen und neun Schwerpunkträume (ehem. Transformationsräume) benannt. In den Schwerpunkträumen sollen zum einen aktiv Potenziale geweckt werden, um aus gesamtstädtischer Sicht positive Entwicklungen anzustoßen und zu unterstützen. Zum anderen sollen hier Qualitäten bewahrt werden, die Berlin lebenswert und unverkennbar machen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** liegt außerhalb von den in der „BerlinStrategie 3.0“ definierten Schwerpunkträumen der Stadtentwicklung.

3.4.11 Charta für das Berliner Stadtgrün

Der Berliner Senat hat die Charta für das Berliner Stadtgrün erarbeitet. Sie formuliert die Ziele, Aufgaben und Maßnahmen, die notwendig sind, um das Stadtgrün auch in einem wachsenden Berlin zu schützen, zu stärken und weiterzuentwickeln.

Zusammen mit der Charta wurde ein Handlungsprogramm für das Berliner Stadtgrün 2030 verabschiedet. Das Handlungsprogramm enthält konkrete Projekte, Maßnahmen und Instrumente, um den in der Charta formulierten Herausforderungen zu begegnen und die gesteckten Ziele zu erreichen.

Die Charta beinhaltet 9 Leitlinien:

- Grundgerüst des Stadtgrüns sichern und vernetzen

- Neue Grün- und Naturräume entwickeln
- Potential der grauen Infrastruktur nutzen

Abschnitt II – Veränderten Anforderungen Rechnung tragen

- Wertschätzung und gegenseitige Rücksichtnahme fördern
- Gestalt- und Nutzungsqualität steigern
- Stadtgrün integriert planen

Abschnitt III – Gemeinsam Qualität und Pflege sichern

- Stadtgrün im Wert erhalten und steigern
- Privates Grün vielfältiger machen
- Kooperationen und Instrumente weiterentwickeln und anwenden

Wesentliche Maßnahmen mit Bezug auf das Plangebiet werden nicht getroffen.

3.4.12 Berliner Energie- und Klimaschutzkonzept

Am 20.12.2022 hat der Berliner Senat die Fortschreibung des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) 2030 für die Umsetzungsphase 2022-2026 beschlossen. Mit der Fortschreibung des BEK wurden Sektorziele zur Emissionsminderung für die Handlungsfelder Energie, Gebäude, Verkehr und Wirtschaft festgelegt und weitestgehend konkrete, quantitative Ziele und Indikatoren bzw. Umsetzungszeitpunkte definiert. Im Bereich Klimaschutz wurden 71 Maßnahmen für die vier Handlungsfelder identifiziert, die der Senat in den nächsten Jahren umsetzen soll, um die CO₂-Emissionen zu verringern. Die Klimaanpassung umfasst 53 Maßnahmen mit zehn Handlungsfeldern: Gesundheit, Stadtentwicklung und Stadtgrün, Wasser, Boden, Forstwirtschaft, Mobilität, Industrie und Gewerbe, Bevölkerungsschutz und Biologische Vielfalt sowie Tourismus, Sport und Kultur.

3.4.13 Klimaanpassungsgesetz Berlin

Das Berliner Klimaanpassungsgesetz ist am 21.11.2025 in Kraft getreten und beschreibt als gesetzlich verpflichtender Rahmen Ziele, Programme und Aufgaben für Analysen und Monitoring zur Klimaanpassung. Kernstück bildet die am 02.03.2026 veröffentlichte Klimarisikoaanalyse, die Risiken für Hitze, Starkregen/Überflutung und Dürre räumlich differenziert und der Priorisierung und Maßnahmenplanung dient. Sie stellt damit eine fachübergreifende und integrierte Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung eines Klimaanpassungsprogramms sowie einer vorsorgenden Klimaanpassungsstrategie dar. Das Plangebiet des Bebauungsplans II-201da ist zum einen als Fläche mit mittlerer Sensitivität gegenüber den Klimagefährdungen dargestellt. Aussagen zu einer hohen Hitzebelastung am Tag oder einer hohen Wärmebelastung in der Nacht werden nicht getroffen. Zum anderen ist das Plangebiet als „Siedlungsfläche mit einer hohen bis sehr hohen Austauschhäufigkeit des Bodenwassers“ dargestellt. Diese Art von Flächen ist in Bezug auf die Haltefähigkeit von versickerndem Wasser von Bedeutung und spielt in unversiegeltem Zustand eine signifikante Rolle beim Abfluss hoher Niederschlagsmengen.

3.5 Sonstige vom Bezirk beschlossenen Planungen

3.5.1 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP) und „Fachplan Grün- und Freiflächen“

Die Bereichsentwicklungsplanung (BEP) Mitte wurde am 18. November 2004 beschlossen und ist damit als sonstige städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Der Beschluss zur Bereichsentwicklungsplanung BEP beinhaltete auch die Erstellung von sektoralen Fachplänen als verwaltungsinterne verbindliche Planung.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sieht die BEP Mitte keine Baugebiete, sondern Grünflächen und die begleitenden Straßen (Friedrich-List-Ufer, Alexanderufer, Rahel-Hirsch-Straße und Kapelle-Ufer) vor. Der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal ist als Wasserfläche dargestellt. Entlang der Spree, dem Humboldthafen und dem westlichen Ufer des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals ist eine Grünverbindung mit wichtigem Fuß- und Radweg außerhalb des Straßenlandes eingetragen.

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

In dem so genannten Dissensplan, in welchem die von den Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angedachten abweichenden Planungsziele für insgesamt zehn Flächen aufgeführt wurden, war die Humboldthafenumbauung als Dissensfläche Nr. 9 dargestellt. Die planerischen Vorstellungen der (damaligen) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur baulichen Entwicklung des Gebietes widersprach sowohl der Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte von Berlin (Grünfläche), als auch den Darstellungen im Flächennutzungsplan. Neun Dissensflächen betrafen öffentliche Grünflächen. Die Gründarstellungen sind in Anpassung an das Planwerk Innenstadt und laufende Planungsverfahren reduziert worden. Hierzu gehört der Dissensplan Nr. 9.

Vor allem wegen fehlender Mittel für Flächenerwerb und für die Unterhaltung wurden die Planungen neuer öffentlicher Flächen kritisch auf ihre Notwendigkeit im Rahmen der sektoralen Fachplanung Grün- und Freiflächen geprüft. Der im Fachplan dargestellte Flächenzuwachs reduziert sich nunmehr auf grundlegende Erfordernisse mit Priorität in der Entwicklung der Wohnquartiere sowie Ergänzung der Grünzüge und Vernetzung. Hierzu werden auch Möglichkeiten genutzt, die Planungsziele anderweitig sicherzustellen, u. a. durch Sicherung von Nutzungsrechten und Wegerechten auf privaten Flächen anstelle eines Flächenankaufs. An die Stelle der noch in der BEP 2004 dargestellten Grün- und Freiflächenplanungen sind auch Bebauungen getreten. Der am 18. Juni 2009 beschlossene Fachplan sieht folglich keine Planung von öffentlichen Grünflächen am Humboldthafen mehr vor, sondern lediglich entlang des Hafenbeckens eine „bezirkliche Grünverbindung“ im Westen und „grüne Hauptwege“ im Osten.

Die Aussagen des Fachplanes entsprechen den Zielen des Bebauungsplans **II-201da**. Sie werden durch die Festsetzung von öffentlichen Uferpromenaden und Geh- und Radfahrrechten umgesetzt.

3.5.2 Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte 2021

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für den Bezirk Mitte wurde erstmalig 2009 erarbeitet und beschlossen. Da sich der Einzelhandel in Berlin dynamisch und stetig entwickelt ist, verbunden mit nationalen und internationalen Trends sowie Änderungen der rechtlichen und konzeptionellen Rahmenbedingungen, eine fortlaufende Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzept notwendig. Das aktuelle Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2021 wurde am 6. April 2021 durch das Bezirksamt und am 17. Juni 2021 durch die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Mitte beschlossen.

Dieses stellt ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Bezirk Mitte von Berlin dar, dessen Ziel die Weiterentwicklung der gesamtbezirklichen Einzelhandelsstruktur und insbesondere die regelmäßige Überprüfung und Neuausrichtung des Zentren- und Standortgefüges ist.

Das bezirkliche Konzept baut insofern auf den durch die gemeinsame Landesentwicklungsplanung, den Flächennutzungsplan und durch den Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 für Berlin und für die zentralen Versorgungsbereiche formulierten Rahmenbedingungen, Strate-

gien und Handlungsempfehlungen auf und konkretisierte diese für den Bezirk Mitte. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept dient dabei als wichtige Grundlage für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und den Schutz der zentralen Versorgungsbereiche über das mit den Novellen von 2004 und 2007 erweiterte Instrumentarium des Baugesetzbuches (BauGB).

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2021 setzt dabei folgende Ziele:

- Sicherstellung einer ausgewogenen und differenzierten Versorgungsstruktur
- Gewährleistung einer flächendeckenden Nahversorgung
- Stabilisierung der bestehenden Stadtzentren
- Schaffung einer Handlungsgrundlage für Standortentscheidungen und planerische Steuerungsprozesse
- Konkretisierung der landesplanerischen Rahmensetzungen.

Entsprechend der in den Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) formulierten Vorgaben ist das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept als sonstige städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen, soweit sie mit den Nachbarbezirken abgestimmt ist und den Vorgaben des StEP Zentren 2030 entspricht.

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

Der Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans II-201 wird von dem Entwicklungsbereich E 1 der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ teilweise überlagert. Im Entwicklungsbereich E 1 waren zunächst nur alle Flächen südlich der nördlichen Begrenzung des ehemaligen Stadtbahnviaduktes enthalten. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** liegt somit innerhalb dieses Verordnungsgebietes.

Da die Bauwerke des Planfeststellungsverfahrens „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“ (VZB) bis in den Bereich nördlich der Invalidenstraße reichen (Geltungsbereichserweiterung des ehemaligen Bebauungsplans II-201) und mit dem Städtebau koordiniert werden müssen, hat das Land Berlin am 11. April 1995 beschlossen, für diesen Bereich eine Voruntersuchung gemäß § 165 BauGB zur späteren Einbeziehung des Gebietes in die Entwicklungsmaßnahme einzuleiten. Das Ergebnis der Voruntersuchung führte dazu, den Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme bis zur südlichen Straßenbegrenzungslinie der Invalidenstraße auszudehnen. Die entsprechende Verordnung wurde am 22. Juni 1999 erlassen und am 29. Juni 1999 im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin Nr. 26 auf S. 346 veröffentlicht.

3.7 Planfeststellung von Bahnanlagen

Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (nachrichtliche Übernahme)

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

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** betrifft dies oberirdisch den in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahnviadukt der Fern-, Regional- und S-Bahn mit einem Teilsegment des Bahnhofsdaches sowie die beiden Zugangsbauwerke/Treppen zum Hauptbahnhof und Lüftungsrohre. Für die Verkürzung des mit Beschluss vom 12. September 1995 planfestgestellten Bahnhofsdaches auf dem Viadukt um 97,5 m im Westen und 35,9 m im Osten hat das

Eisenbahn-Bundesamt ein Plangenehmigungsverfahren auf Antrag der DB AG durchgeführt. Die Plangenehmigung wurde am 14. Juni 2002 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt.

Unterirdisch betrifft die Planfeststellung eine nur geringe Teilfläche der östlichen der beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fernbahntunnelröhren und ein Teilstück der U-Bahn-Linie 55 (Pariser Platz / Döberitzer Straße) sowie sonstige technische Anlagen wie etwa die Entwässerung des Viaduktes. Die nachrichtliche Darstellung der letztgenannten, kleinteiligen Anlagen ist planungsrechtlich nicht möglich und auch nicht erforderlich, da eine nachrichtliche Übernahme im Bebauungsplan nur geboten ist, wenn dies zum Verständnis der Festsetzungen beiträgt.

Planfeststellung für die S 21 (City S-Bahn) (nachrichtliche Übernahme)

Der Bau der S-Bahn S 21 (City S-Bahn) vom Nordring zum Potsdamer Platz wurde durch Senatsbeschluss vom 28. September 1999 beschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten betriebsfähigen Bauabschnitt vom Hauptbahnhof zum Nordring (1. Bauabschnitt) 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 Eisenbahn-Bundesamt erfolgt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dem Antrag der DB Netz AG und der DB Station & Service auf Planänderung, vertreten durch die DB Projektbau GmbH, vom 8. März 2006 mit Schreiben vom 17. September 2010 zugestimmt. Die Planänderung war im Wesentlichen vor dem Hintergrund der Kostenreduzierung durchgeführt worden und umfasste u. a. Änderungen hinsichtlich der Höhenlage des S-Bahn-Tunnels, der Lage des Sicherheitsstreifens, des unterankerten Areals der S-Bahn und der temporären Baustelleneinrichtungsflächen.

Der planfestgestellte unterirdische Bereich der S-Bahn (S 21) sowie die Logistikflächen, der Sicherheitsstreifen und das unterankerte Areal der S-Bahn sind im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen worden.

Für den Weiterbau (2. Bauabschnitt) vom Hauptbahnhof in Richtung Süden bis zum Potsdamer Platz (in der Planzeichnung als „unterirdische in Aussicht genommene S-Bahn“ gekennzeichnet) wurde seitens der Deutschen Bahn 2024 mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren gestartet. Zunächst war 2007 eine Machbarkeitsstudie im Auftrag der Deutschen Bahn AG in Varianten erarbeitet worden. Ziel war es, unterhalb des MK H1 bauliche Vorhaltemaßnahmen zeitlich im Zusammenhang mit der Nordringanbindung vorzuziehen, um für das Baufeld Baufreiheit zu erlangen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dieser Vorgehensweise nicht zugestimmt und gefordert, dass eine sinnvolle Abschnittsbildung nur bei Verlängerung der Planung bis zum Potsdamer Platz in einem Zuge gegeben sei.

Der Antrag auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung für das Vorhaben „S 21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, 2. BA“ ist am 09.01.2024 im Eisenbahn-Bundesamt eingegangen. Die öffentliche Auslegung fand vom 27.05.2024 bis zum 26.06.2024 statt, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 21.05.2024 bis zum 26.07.2024.

Mit Ausnahme des Bahnviadukts befinden sich alle übrigen planfestgestellten oder noch zur Planfeststellung vorgesehenen oberirdischen und unterirdischen Verkehrsanlagen der Fern-, Regional, S- und U-Bahn im westlichen Teilbereich des Bebauungsplans **II-201da** und haben auf die bauliche Entwicklung und Bebaubarkeit des Kerngebiets H6 keine Auswirkungen.

3.8 Bundeswasserstraßen (nachrichtliche Übernahme)

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

Die Erneuerung der Uferwände und die damit verbundenen potenziellen landschaftsplanerischen Auswirkungen und Eingriffe unterliegen dem Fachplanungsrecht und entziehen sich dem Festsetzungsinhalt des Bebauungsplans.

3.9 Denkmalschutz

Einzeldenkmal Humboldthafen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist das Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842 (hier: südlicher Teilabschnitt des Einmündungsbereiches/Hafenhal) in der Liste der Denkmale Berlins unter der Obj.-Dok.-Nr. 09011294 eingetragen. Zusätzlich zum Alexanderufer sind auch das Friedrich-List-Ufer, die Invalidenstraße und das Kapelle-Ufer aufgeführt.

Umgebungsschutz

Nordöstlich des Plangebietes befindet sich das Ensemble Charité (Obj.-Dok.-Nr. 09011079). Es umfasst zahlreiche Gebäude und Freiflächen zwischen der Schumann-, Luisen- und Invalidenstraße sowie dem Alexanderufer und der Stadtbahn. Seit dem 18. Jahrhundert wird der Bereich als Krankenhausstandort genutzt. In den Jahren von 1831 bis 1834 wurde nach Plänen von Ludwig Ferdinand Hesse die „Neue Charité“ errichtet. Bis heute ist von der alten Charité-Anlage als bedeutendstes Gebäude aus dem 19. Jahrhundert das so genannte Pockenheim von 1836-37 erhalten. Die Freiflächen auf dem Gelände wurden zwischen 1822 und 1845 durch Peter Joseph Lenné als Gartenanlagen gestaltet. Ein Großteil dieser Anlagen musste jedoch dem vollständigen Neubau der Charité durch Kurt Diestel weichen. Im Zweiten Weltkrieg wurden sowohl die Gebäude als auch die Grünanlagen erheblich beschädigt. Die Grundstruktur, die Lage der Gebäude und die Erschließung der Anlage ist zu einem Großteil erhalten, die historische Substanz der Grünanlagen jedoch weitgehend zerstört worden.

3.10 Festgesetzter Bebauungsplan II-201a/Straßenbegrenzungslinien

Der Geltungsbereich wird von den am 3. Juli 2006 im Bebauungsplan II-201a festgesetzten nördlichen Straßenbegrenzungslinien der Rahel-Hirsch-Straße und des Kapelle-Ufers sowie der Hugo-Preuß-Brücke im Süden und der mit gleichem Bebauungsplan festgesetzten östlichen Straßenbegrenzungslinie des Friedrich-List-Ufers im Westen begrenzt. Die nördliche Straßenbegrenzungslinie des Kapelle-Ufers bildet zugleich die südliche Grundstücksgrenze des MK H6.

Gegenüber der Festsetzung des Bebauungsplans II-201a ist der Einmündungsbereich des Alexanderufers an der westlichen Seite jedoch geringfügig aufgeweitet worden, so dass ein ca. 1,2 m langes Teilstück der nördlichen Straßenbegrenzungslinie des Kapelle-Ufers durch den Bebauungsplan **II-201da** aufgehoben werden muss.

Die östliche Straßenbegrenzungslinie des Alexanderufers südlich der Einmündung der Margarete-Steffin-Straße ist Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans I-211.

4 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Der Planungsvorlauf für das nördlich an den Spreebogen angrenzende Gebiet geht auf den Beginn der 1990er 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, Bauen und Wohnen –, 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 „Pilzkonzert“ der Deutschen Bahn AG gefasst worden. Aufgrund dieser Entscheidung und der Planung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB) ist das historisch gewachsene Netz der Radialstrecken wiederhergestellt und durch leistungsfähige, unterirdische Nord-Süd-Verbindungen für den Schienen- und den motorisierten Straßenverkehr ergänzt worden. In diesem Kontext hat der Hauptbahnhof als Kreuzungsbahnhof zwischen den Fern- und Regionalbahnverbindungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung eine zentrale Bedeutung als Umsteige- und Zielbahnhof für den Fern-, Regional- und Nahverkehr erlangt.

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

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

Im Juli 1994 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb für das Stadtquartier Lehrter Bahnhof durchgeführt. Die städtebauliche Zielvorstellung orientierte sich an dem weiterentwickelten Entwurf von Schultes/Frank mit seinen orthogonalen Blockstrukturen und der Formulierung einer Stadtkante zur Spree. Für das neue Stadtquartier um den Bahnhof wurde die Entwicklung einer innenstadttypischen Nutzungsdichte mit einem Höchstmaß an Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt (bei Vermeidung baulicher Großstrukturen) vorgegeben. Die realisierbare Bebauungsdichte sollte dabei aus einer überzeugenden städtebaulichen Figur, unter Berücksichtigung der verkehrlichen Tragfähigkeit (Senatsbeschluss Modal-Split 80/20- ÖPNV/MIV), der Nutzungsmischung sowie der Freiraumgestaltung entwickelt werden. Der Integration von neu zu schaffenden Plätzen, Promenaden und Parks, insbesondere entlang der Uferzonen sollte dabei besondere Beachtung zukommen. Ferner sollte eine Verknüpfung des Gebietes mit den Stadtgebieten nördlich der Spree erzielt, die unterschiedlichen Funktionen und die Hierarchie des Umfeldes – insbesondere die Einrichtungen des Bundes – jedoch respektiert werden.

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

- „... den Entwurf von Prof. Ungers zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.“

- „Die faszinierende Idee einer baulichen Fassung des Humboldthafens muss im größeren städtebaulichen Umfeld weiter untersucht werden.“
- „Die Empfehlungen erfolgen mit den Maßgaben, dass im Zuge der langfristigen Entwicklung des Gebietes die Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch in Teilabschnitten wirtschaftlich vertretbar ist.“

Das von Prof. Ungers vorgeschlagene Gesamtkonzept bestand aus drei Hauptkomponenten, von denen die Humboldthafenumbauung eine der drei Komponenten ist. Die westlich angrenzenden Bereiche bestehen zum einen aus einem homogenen Blockquartier und zum anderen aus dem von zwei Stadtplätzen mit jeweils einem Solitär (Kubus und Hochhaus) eingefassten Hauptbahnhof.

Diese ursprüngliche städtebauliche Idee für den Humboldthafenbereich sah dabei eine durchlaufende Umbauung des Hafenbeckens entlang des Friedrich-List-Ufers, der Invalidenstraße, des Alexanderufers und der „Spreeuferstraße“ einschließlich einer Überbauung des Hafenhalses und der Einmündung im Norden vor. Die für eine Wohnnutzung vorgeschlagene siebengeschossige Umbauung wurde somit nur durch den Bahnviadukt unterbrochen. Durch die meist über vier Geschosse reichenden Kolonnaden/Luftgeschosse sollte eine optische Einbeziehung des Hafenbeckens in das neue Stadtquartier erreicht werden. Westlich und östlich des Hafenhalses sowie im Norden sollten großzügige öffentliche Platz- / Promenadenflächen am Wasser entstehen.

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Januar/Februar 1995 ist die Gesamtkonzeption bereits der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Zum damaligen Zeitpunkt lag allerdings nur der westliche Randbereich der Umbauung am Friedrich-List-Ufer im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201. Die am Alexanderufer gelegene Umbauung war noch nicht in einen Bebauungsplan einbezogen worden.

Das Grundkonzept wurde in den Folgejahren sowohl hinsichtlich der vorgeschlagenen Nutzung (zunächst vorgesehen als allgemeines Wohngebiet) als auch seiner städtebaulichen Ausprägung mehrfach überarbeitet. Die Überarbeitung durch Prof. Winkens im Jahre 2006/07 sah dabei die Auflösung der umlaufend homogenen Bebauung in Einzelblöcke vor, die individueller genutzt und gestaltet werden können. Die beiden symmetrischen Blöcke im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** wurden durch Luftgeschosse in Ost-Westrichtung und eine jeweilige Erhöhung im Bereich der „Kopfbauten“ zur Spree städtebaulich gegliedert. Zudem war dabei weiterhin das Motiv der umlaufenden Arkaden zur Wasserseite hin als ein wesentliches Entwurfselement aus dem Entwurf von Prof. Ungers beibehalten worden.

Ausgehend von dieser Blockstruktur fand im Jahr 2010 ein weiteres Wettbewerbsverfahren für den Bereich des MK H6 statt, aus dem der Entwurf des Architekturbüros KSP – Jürgen Engel Architekten siegreich hervorgegangen ist. Der Entwurf ist umgesetzt worden.

II Umweltbericht

1 Einleitung

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Der Umweltbericht wird nach den bis zum 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften des Baugesetzbuches erstellt, da von den Überleitungsvorschriften des § 233 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 245c Abs. 1 BauGB Gebrauch gemacht wird.

Die Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans erfolgt einschließlich einer Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über den Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben.

In den Kapiteln I.1, I.2 und I.4 der Begründung sind der Planungsgegenstand, die Beschreibung des Plangebietes und die Entwicklung der Planungsüberlegungen dargelegt. An dieser Stelle werden deshalb nur die Planinhalte und Planziele dargestellt, die in Bezug auf die Umwelt besonders relevant sind.

Der Bebauungsplan ermöglicht unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten Uferbefestigung eine kompakte Bebauung der ehemaligen Ladestraßen des Humboldthafens, welche im Kerngebiet MK H6 vorwiegend Dienstleistungsnutzungen vorsieht. Es sind jedoch auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO allgemein zulässig. Allgemeine Wohnnutzungen sind nicht zulässig. Die Planung bereitet eine standortgemäße, städtebaulich ansprechende Quartiersentwicklung vor und stellt die Schaffung qualitativ hochwertiger Freiflächen in Form öffentlicher Uferpromenaden sicher.

1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan

Baugesetzbuch (BauGB)

Fachgesetzliche Grundlage:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) geändert worden ist i. V. m. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)

Nach § 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. § 1a BauGB enthält ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz, die den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden fordern, z. B. durch Wiedernutzbarmachung von aus der Nutzung gefallen Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung sowie die Begrenzung von Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht diesen Zielen durch die qualitätvolle Entwicklung derzeit nur provisorisch genutzter, vormals nicht bebauter, aber gewerblich beanspruchter Hafenflächen und die Nachverdichtung des Innenstadtraums. In § 2a des Baugesetzbuches wird bestimmt, dass in der Begründung zum Bebauungsplan neben den Zielen, Zwecken und wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplans auch die aufgrund einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB ermittelten Belange des Umweltschutzes darzulegen sind. Dieser Forderung wird im Rahmen des vorliegenden Umweltberichts Rechnung getragen, in welchem die Belange der Umwelt sowie mögliche Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere sowie Landschaftsbild, Mensch und Kultur- und sonstige Sachgüter sowie ihre Wechselwirkungen erörtert werden.

Naturschutzgesetze und besonderer Artenschutz

Fachgesetzliche Grundlagen:

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG), vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. I Nr. 323)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln) vom 29. Mai 2013 (GVBl. S. 140), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 11. Dezember 2024 (GVBl. S. 614, 617).

Als allgemeiner Grundsatz sind gemäß des § 1 Abs. 1 BNatSchG die Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass:

- die biologische Vielfalt,
- die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

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 15 BNatSchG). Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft und die sich ggf. daraus ergebenden Eingriffe werden im Umweltbericht dargestellt. Da im vorliegenden Fall bei Beachtung der beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens umzusetzenden passiven Lärmschutzvorkehrungen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen ist, sind darüber hinaus keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Aus dem BNatSchG wirken die Bestimmungen zum Artenschutz direkt, insbesondere §§ 44 f. Im vorliegenden Bebauungsplanverfahren ist die Beachtung artenschutzrechtlicher Handlungsverbote erforderlich. So ist es z. B. nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist zu prüfen, ob bei Betroffenheit die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 45 BNatSchG vorliegen und welche Maßnahmen ggf. ergriffen werden müssen, um Verbotstatbestände abzuwenden. Diese Rechtsnorm vollzieht neben Bezugnahme auf die Bundesartenschutzverordnung die Umsetzung europäischen Rechts, das sich u. a. aus der so genannten FFH-Richtlinie ergibt. Die natur- und artenschutzrechtlichen Belange werden im Rahmen des Umweltberichts betrachtet. Im vorliegenden Verfahren sind diesbezüglich die vorkommenden streng geschützten Fledermausarten zu betrachten. Es ergeben sich jedoch aus der Planung keine Beeinträchtigungen der lokalen Population, wie im Umweltbericht dargestellt wird.

Bodenschutz

Fachgesetzliche Grundlagen:

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) geändert worden ist.

- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716)
- Berliner Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Bln BodSchG) vom 24. Juni 2004 (GVBl. S. 250), das zuletzt durch Artikel 7 Nr. 2 des Gesetzes vom 11. Dezember 2025 (GVBl. S. 590, 626) geändert worden ist.
- Merkblatt zur Berücksichtigung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes in Umweltberichten nach § 2 Abs.4 BauGB, Ausgabe 2008. Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin, 13. März 2008.

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung sowie des Berliner Bodenschutzgesetzes ist es, den Boden in der Leistungsfähigkeit seiner natürlichen Funktionen und Nutzungen aller Art zu sichern oder wiederherzustellen. Unter Beachtung der bestehenden und künftigen Anforderungen an die Nutzung des Bodens sind Gefahren für den Boden und vom Boden ausgehende Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit abzuwehren. Weiterhin sollen vorsorgebezogene Anforderungen einen dauerhaften Schutz der Funktionen des Bodens gewährleisten. Das Bundesbodenschutzgesetz fordert – wie auch das Baugesetzbuch – den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden. Der vorliegende Bebauungsplan trägt den Zielen durch die Entwicklung derzeit nur provisorisch genutzter, vormals nicht bebauter, aber gewerblich beanspruchter Hafenflächen und die Nachverdichtung des Innenstadtraums Rechnung.

Wasserhaushalt

- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 4) geändert worden ist.
- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 11. Dezember 2025 (GVBl. S. 590, 626) geändert worden ist.
- Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189).

Die §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 des Wasserhaushaltsgesetzes bestimmen, dass das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer sowie das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser als Benutzung gilt, für die jeweils eine behördliche Erlaubnis (§ 8 Abs. 1 WHG i. V. m. den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist. Diese Belange werden ggf. in einem eigenständigen wasserrechtlichen Verfahren gemäß § 8 Abs. 1 und § 11 WHG i. V. m. §§ 14 und 16h BWG zu berücksichtigen sein.

Bei Einleitungen in Gewässer, die dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) unterliegen, sind auch Genehmigungen entsprechend § 31 dieses Gesetzes erforderlich. Die wasserrechtlichen Erfordernisse werden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens berücksichtigt und die Vorgehensweise zur Ableitung des oberflächlich anfallenden Niederschlagswassers erörtert.

Immissionsschutz

Fachgesetzliche / sonstige Grundlagen:

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013, (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348).
- DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau.

Gemäß § 50 BImSchG sind Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche so weit wie möglich vermieden werden. Somit müssen die entstehenden Emissionen (Lärm, Licht) innerhalb des Bebauungs-

plangebietes so gestaltet werden, dass im umliegenden Einwirkbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten werden. Technische Grundlage ist generell das BImSchG und bzgl. Lärmschutz die DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau und weiterführende Regelwerke. Für das vorliegende Vorhaben sind hierbei insbesondere die Lärmsituation im Plangebiet und die Konzentration von Luftschadstoffen relevant. Beide Aspekte wurden im Rahmen von Fachgutachten untersucht und die Ergebnisse ausgewertet. In der Folge wurden mögliche Lösungsansätze für die erkenntlichen Konfliktlagen diskutiert und unter Einbeziehung der verschiedenen zu betrachtenden Planungsfaktoren erwogen. Dabei sind aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden auf dem Bahnviadukt aus Gründen der Stadtgestalt und aus denkmalschutzrechtlichen Gründen verworfen worden.

Schutz vor Verkehrslärm und Erschütterungen

Fachgesetzliche / sonstige Grundlagen:

- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334).
- DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau, Juli 2002.
- DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkung auf Menschen in Gebäuden, Juni 1999.
- DIN 4109 Schallschutz im Hochbau.
- Lärmaktionsplan 2019-2023 für Berlin vom 23. Juni 2020.

Orientierungswerte bzw. Grenzwerte einer zumutbaren Belastung der Menschen durch Verkehrslärm sind in der DIN 18005 und in der Verkehrslärmschutzverordnung beschrieben. Bei der Festsetzung von Baugebieten in Bebauungsplänen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen. Können diese Werte bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten. Zum Schutz vor Erschütterungen sind die Vorgaben der DIN 4150, insbesondere Teil 2, Tab. 1 zu beachten, in der die einzuhaltenden Schwingungsgrößen wie z. B. maximale Schwingungsstärke und Beurteilungsschwingstärke aufgeführt sind. Die DIN 4109 regelt die Anforderungen an den Schutz gegen Luft- und Trittschallübertragung zwischen fremden Wohn- und Arbeitsräumen, gegen Außenlärm und Geräusche von haustechnischen Anlagen und aus baulich verbundenen Betrieben. Ihre Vorgaben wurden ebenfalls beachtet, soweit dies auf der Ebene der Bebauungsplanung möglich bzw. erforderlich ist.

Schutz vor Schadstoffimmissionen (Luftqualität)

Fachgesetzliche / sonstige Grundlagen:

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013, (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348).
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328).
- Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz – Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 18. August 2021 (GMBI 2021 Nr. 48–54, S. 1050).
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2. Fortschreibung vom 23. Juli 2019.

Neben den EU-weit geltenden Grenzwerten für Schwefeldioxid, Feinstaub (PM₁₀, PM_{2.5}) Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon sind in Deutschland Konzentrationswerte für Ruß und für Stickstoffdioxid von Bedeutung. Anders als bei Überschreitungen der EU-Grenzwerte besteht eine Verpflichtung zur Einhaltung dieser Werte innerhalb einer bestimmten Frist (für PM₁₀ der 12. Juni 2011, für Stickstoffdioxid ab 2015), wenn eine Fristverlängerung gewährt wurde. Die Grenzwerte sind in der 39. BImSchV sowie in der TA Luft festgeschrieben. Berlin hat auf Grundlage der damals gültigen 22. BImSchV (seit 6. August 2010 stattdessen geltend 39. BImSchV) einen Luftreinhalteplan und Aktionsplan aufgestellt, in dem es insbesondere um die Reduktion von Feinstaub (PM₁₀) 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. Wenn die Gefahr der Immissionsgrenzwertüberschreitung besteht, sind anstelle der bisherigen Aktionspläne „Pläne für kurzfristige Maßnahmen“ zu erstellen. Für Berlin wurde der Luftreinhalteplan 2011-2017 am 18. Juni 2013 beschlossen (Zielwert für PM_{2.5} ab dem 1. Januar 2010 sowie Grenzwert Stufe 1 ab dem 1. Januar 2015: 25 µg/m³, der Wert konnte seit 2007 an allen Stationen eingehalten werden). Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans werden die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Schadstoffemissionen beachtet, soweit dies auf der Ebene der Bauleitplanung zu erfolgen hat.

Denkmalschutz

Fachgesetzliche Grundlage:

- Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln) vom 24. April 1995 (GVBl. S. 274), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 11. Dezember 2024 (GVBl. S. 614, 616).

Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind in die städtebauliche Entwicklung einzubeziehen, Denkmale sind nach Maßgabe des Gesetzes zu schützen.

In der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals dürfen nach § 10 des Gesetzes, soweit es für dessen Erscheinungsbild von prägender Bedeutung ist, u. a. keine baulichen Anlagen errichtet oder die Gestaltung der unbebauten öffentlichen und privaten Flächen so verändert werden, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt wird. Im vorliegenden Fall schließt der Geltungsbereich denkmalgeschützte Uferbefestigungen ein, die entsprechend beachtet werden.

Berliner Klimaanpassungsgesetz

Fachgesetzliche Grundlage:

- Berliner Klimaanpassungsgesetz vom 7. November 2025 (GVBl. S. 542)

Das Berliner Klimaanpassungsgesetz ist am 21.11.2025 in Kraft getreten und beschreibt als gesetzlich verpflichtender Rahmen Ziele, Programme und Aufgaben für Analysen und Monitoring zur Klimaanpassung. Kernstück bildet die am 02.03.2026 veröffentlichte Klimarisikoaanalyse, die Risiken für Hitze, Starkregen/Überflutung und Dürre räumlich differenziert und der Priorisierung und Maßnahmenplanung dient. Sie stellt damit eine fachübergreifende und integrierte Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung eines Klimaanpassungsprogramms sowie einer vorsorgenden Klimaanpassungsstrategie dar. Das Plangebiet des Bebauungsplans II-201da ist zum einen als Fläche mit mittlerer Sensitivität gegenüber den Klimagefährdungen dargestellt. Aussagen zu einer hohen Hitzebelastung am Tag oder einer hohen Wärmebelastung in der Nacht werden nicht getroffen. Zum anderen ist das Plangebiet als „Siedlungsfläche mit einer hohen bis sehr hohen Austauschhäufigkeit des Bodenwassers“ dargestellt. Diese Art von Flächen ist in Bezug auf die Haltefähigkeit von versickerndem Wasser von Bedeutung und spielt in unversiegeltem Zustand eine signifikante Rolle beim Abfluss hoher Niederschlagsmengen.

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm Berlin

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 8. Juni 2016 (Amtsblatt für Berlin Nr. 24, Seite 1314) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Biotop- und Artenschutz, Landschaftsbild, sowie Erholung und Freiraumnutzung in vier Programmplänen dar.

Der *Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz* bezeichnet die Wasserflächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans **II-201da** als Gewässer, für welches die Verbesserung der Wasserqualität und der Erhalt sowie die Entwicklung naturnaher Gewässerufer anzustreben sind. Letzterer Forderung kann im vorliegenden Fall aufgrund der repräsentativen, städtebaulich äußerst bedeutsamen Lage des Gebiets nicht gefolgt werden. Für die übrigen als Grün- und Freiflächen bezeichneten Bereiche des Bebauungsplans sind als Ziele die Erhaltung und Entwicklung aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit festgehalten. Den Forderungen kann im Rahmen des Bebauungsplans angesichts der denkmalgeschützten Uferbefestigung und aufgrund der städtebaulichen Zielstellung nur bedingt entsprochen werden.

Der *Programmplan Biotop- und Artenschutz* weist die Wasserflächen des Gebiets als Teil der Berliner Fluss- und Seenlandschaft aus, für die folgende Ziele formuliert werden:

- Sicherung und Entwicklung von Röhricht, Uferwiesen und Auwäldern
- Erhalt bzw. Wiederherstellung der natürlichen Land-Wasser-Übergänge, Ufersicherung durch Gehölz- und Röhrichtpflanzungen, ggf. ingenieurbioologische Maßnahmen
- Sicherung naturnaher Uferzonen durch Auflagen und Nutzungsbeschränkungen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung für alle motorisierten Wasserfahrzeuge auf 12 km/h, Verbot des Betretens und Befahrens schutzwürdiger Bereiche)
- Fortschreibung einer Uferkonzeption zur Neuordnung der Nutzungen im Uferbereich

Den hier formulierten Zielen wird insoweit entsprochen, als dass der Bebauungsplan die Neuordnung der Ufernutzung im Sinne einer öffentlichen Durchwegung und die Stärkung der baulichen Beziehung auf das Spreeufer vorsieht. Den weiteren Zielen kann aus städtebaulichen Gründen nicht gefolgt werden.

Das übrige Gebiet gehört zum städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen. Ziele für diese Bereiche sind:

- Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt
- Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen in Grünanlagen, Kleingärten und Industriegebieten
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung
- Extensivierung der Pflege in Teilen von Grün- und Parkanlagen
- Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands
- Verbesserung der Biotopqualität in Großsiedlungen
- Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

Das Plangebiet weist größtenteils keinen bzw. nur einen sehr spärlichen, ruderalen Vegetationsbestand mit sehr geringer biotischer Vielfalt auf, weshalb die genannten Ziele im vorliegenden Fall nur eingeschränkt relevant sind.

Darüber hinaus verläuft im Programmplan am Ostufer der Spree die linienförmige Signatur für Flächen, die für die Umwandlung oder Neuschaffung bzw. Renaturierung von sonstigen Prioritätsflächen für den Biotopschutz bzw. den Biotopverbund geeignet sind. Der Bebauungsplan folgt insofern den hier formulierten Zielen, als dass mit der Wiederbelebung des Hafenumfeldes das kulturprägende Landschaftselement Humboldthafen wieder in einen innerstädtisch angemessenen Kontext gesetzt und durch die vorgesehenen intensiven Dachbegrünungen zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna geschaffen wird.

Der *Programmplan Landschaftsbild* des Berliner Landschaftsprogramms weist die Wasserfläche des Bebauungsplan II 201-da als übergeordnetes Strukturelement (Gewässer) aus. Die übrigen Flächen werden dem städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen zugeordnet. Ziele hierfür sind:

- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltelemente und besonderer Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge
- Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen
- Entwicklung des Grünanteils in Gewerbegebieten und auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen)
- Beseitigung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente; Anlage ortsbildprägender Freiflächen, begrünter Straßenräume und Stadtplätze bei Siedlungserweiterung

Das östliche Ufer wird als übergeordnete oder gliedernde Grün- bzw. Freifläche im Bereich von Rinnen, Senken und Feuchtgebieten mit dem Gestalttyp 'Stadtbrache' eingestuft. Die planfestgestellte S-, Fern- und Regionalbahntrasse wird als historisch bzw. vegetationsgeprägt bezeichnet. Die vorliegende Planung folgt den Zielen zum Erhalt und zur Entwicklung prägender Landschaftselemente sowie der Anlage ortsbildprägender Freiflächen durch eine ansprechende, erstmalige Gestaltung einer öffentlichen Uferpromenade.

Der *Programmplan Erholung und Freiraumnutzung* des Landschaftsprogramms weist die Wasserfläche als Gewässer und das unmittelbare Ufer am Humboldthafen für die Neuanlage bzw. die Verbesserung eines Grünzuges aus. Als Maßnahmen werden hier die Entwicklung und Neuanlage von Grünflächen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität gefordert. Daran schließen sich sonstige Flächen außerhalb von Wohnquartieren an, in denen die Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen, die Entwicklung von Konzepten zur Erholungsnutzung und Wegeverbindungen sowie Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden wichtige Ziele darstellen. Das Ostufer gehört zu einer Fläche mit zentralen Nutzungen, für die die Entwicklung und Neuanlage repräsentativer Freiflächen mit hoher Gestalt- und Aufenthaltsqualität als Zielstellung formuliert wird. Die Bebauungsplanung macht die Uferbereiche der Öffentlichkeit zugänglich, verbessert die Aufenthaltsqualität und schafft repräsentative Wegeverbindungen im Rahmen einer stadtbildprägenden Gesamtkonzeption. Darüber hinaus werden intensive Dachbegrünungen vorgesehen.

2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Bestandsaufnahme

Schutzgut Mensch

Lärm

Das Gelände des Humboldthafens ist großen Lärmbelastungen ausgesetzt. Ursache ist einerseits der Straßenverkehr, vor allem die stark befahrene Invalidenstraße (nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da**) und die Rahel-Hirsch-Straße bzw. das Kapelle-Ufer. Zum Straßenlärm kommt der Lärm des Bahnviaduktes, das den Hafen mittig überquert. Die Züge auf dieser Strecke sind dicht getaktet und verursachen erheblichen Lärm. Hinzu kommen die Bahnhofsgeräusche (an- und abfahrende Züge, Lautsprecheransagen usw.), die durch die Trichterwirkung des Kuppeldachs ebenfalls auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans gelenkt werden. Von der Wasserseite kommen zeitweise Schiffsgeräusche und Ansagetexte von Ausflugsdampfern hinzu, von denen die Geräuschimmissionen an den der Hafenzufahrt zugewandten Fassaden maßgeblich beeinflusst werden.

Die schalltechnische Untersuchung stellt starke Belastungen durch Verkehrslärm inklusive des Schiffsverkehrs für das gesamte Bebauungsplangebiet fest. Die ermittelten Werte übersteigen in weiten Teilen des Geländes die in Beiblatt 1 der DIN 18005 „Schallschutz und Städtebau“ angegebenen Beurteilungspegel für Kerngebiete von 63 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts sowie die ergänzend heranzuziehenden Grenzwerte der 16. BImSchV in Höhe von 64/54 dB(A) und auch die Anhaltswerte, oberhalb derer eine Gesundheitsgefährdung bei dauerhafter Geräuschbelastung nicht ausgeschlossen werden kann (tags/nachts: 70/60 dB(A)). Die Lärmbelastung liegt tagsüber auf den Flächen des Geltungsbereichs zwischen 71 und 80 dB(A) und nachts zwischen 67 und 77 dB(A), wie es an einem innerstädtischen Standort an Hafen und Hauptbahnhof jedoch typisch ist (ACOUPAN 2007, MÜLLER-BBM GmbH 2024).

Luftschadstoffe

Durch das bereits im Abschnitt Lärm dargestellte hohe Verkehrsaufkommen sind auch die Immissionen von Luftschadstoffen im Gebiet hoch. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂-Jahresmittelwerte), Feinstaubimmissionen (PM₁₀-Jahresmittelwerte) und Schwefeldioxidimmissionen (SO₂-Jahresmittelwerte) werden jedoch nicht überschritten (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2018).

Wohnqualität

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans **II-201da** befinden sich gegenwärtig keine Flächen mit Wohnfunktionen.

Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Momentan haben die Flächen eine geringe bis keine Bedeutung für die Naherholung. Das westliche Teilgelände MK H1 ist weitgehend durch Bauzäune abgesperrt und dient derzeit als Zielbaugrube für einen S-Bahn-Tunnel. Zuvor stand die Fläche der Allgemeinheit wegen temporärer Nutzungen nicht zur Verfügung. Das östliche Teilgelände MK H6 ist bereits mit einem Bürogebäude bebaut. Die Fläche zwischen dem Gebäude und dem Hafenhals ist als befestigte Uferpromenade zwar frei zugänglich, hat jedoch eine geringe Aufenthaltsqualität. Das Alexanderufer ist als öffentliche Straße ebenfalls frei zugänglich und bildet eine Verbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Humboldthafens. Das Ufer ist sowohl im Flächennutzungsplan von Berlin als Grünfläche, als auch im Landschaftsprogramm als geeignete Fläche für einen Grünzug ausgewiesen. Als Maßnahmen werden hier die Entwicklung und Neuanlage von Grünflächen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität gefordert.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Flora

Im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof von 1996 wurden weite Teile des Humboldthafengebietes als verdichtete, vegetationsfreie Fläche angesprochen. Bei einer Begehung im April 2012 wurden die damaligen Angaben überprüft und die gegenwärtige Situation im Plangebiet erfasst. Die Straße Alexanderufer wurde als breite Promenade mit straßenbegleitenden Winter-Linden (*Tilia cordata*, 11 Stück innerhalb des Geltungsbereichs) neu gebaut. Im Jahr 2015 wurde die steinerne Hafenmauer am Ostufer

der Spree erneuert. Die Fläche zwischen Hafenmauer und Alexanderufer ist mittlerweile bebaut. Über den östlichen Teil der Fläche verläuft auf dem Alexanderufer von Südosten in leichtem Versprung parallel zur Straße auf der Böschung und dann nach Nordnordwesten über die Böschung und die gepflasterte Fläche unterhalb des Bahnviaduktes ein doppelreihiges Kopfsteinpflasterband, welches den ehemaligen Verlauf der innerdeutschen Mauer anzeigt. Die Baufläche westlich des Kanals ist im Wesentlichen vegetationsfrei, der aufgeschüttete offene Sandboden wird zum Teil als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt. Das Gelände ist mit einem Bauzaun gegen Betretung gesichert und damit nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Fauna

Während der Begehung im April 2012 wurden keine besonderen faunistischen Beobachtungen gemacht. Im Rahmen des Landschaftsplanerischen Fachbeitrags zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof (Landschaftsplanerischer Fachbeitrag, 1996) wurde bereits auf die faunistischen Untersuchungen verwiesen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“ durchgeführt wurden. Es wurden Spinnen und Laufkäfer, Schmetterlinge, Libellen, Vögel, Fledermäuse und Kleinsäuger untersucht. Im Bereich des Humboldthafens wurden keine in ihren Lebensraumsansprüchen spezialisierten Arten oder große Populationen nachgewiesen. Da allerdings für Gebäude der Charité Nachweise von Fledermäusen vorliegen, wurde das Fledermausaufkommen im Bebauungsplangebiet in einem gesonderten Gutachten untersucht. Es wurde über den Wasserflächen jagend der Große Abendsegler (*Nyctalus noctula*) beobachtet, der nach der Roten Liste der Säugetiere Berlins als gefährdet (Gefährdungskategorie 3) eingestuft wird. Zudem handelt es sich um eine Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie, die nach BArtSchV streng geschützt ist.

Die zunächst erwartete regelmäßige Nutzung des Untersuchungsgebiets durch Zwergfledermäuse (*Pipistrellus pipistrellus*) bestätigte sich nicht. Das Gelände am Humboldthafen wird von Zwergfledermäusen allenfalls in geringem Maße zur Nahrungssuche genutzt. Offensichtlich existieren im Untersuchungsgebiet keine dauerhaft genutzten Flugrouten von Zwergfledermäusen oder anderen Fledermausarten. So kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass neben Abendseglern höchstens Einzeltiere anderer Arten das Untersuchungsgebiet nutzen oder überfliegen.

Quartiere von Fledermäusen waren bei den faunistischen Untersuchungen im Jahr 2008 im Planungsgebiet nicht offensichtlich erkennbar. Da Quartiersgelegenheiten wie entsprechende Bäume mit Baumhöhlen sowie Gebäude auch 2012 noch fehlten, kann davon ausgegangen werden, dass diese Feststellung weiterhin zutreffend ist. Die abendliche Begehung durch den Fachgutachter im Frühjahr 2008 erbrachte keine Nachweise jagender Fledermäuse im Planungsgebiet, auch Flugbewegungen zwischen Quartier und Jagdgebiet oder zwischen zwei Jagdgebieten waren zu dieser Zeit nicht nachweisbar. Da seit der Erstellung des Gutachtens keine maßgeblichen Veränderungen der Lebensraumstrukturen oder sonstige Habitataufwertungen für Fledermäuse innerhalb des Geltungsbereichs stattfanden, wurde in Absprache mit der zuständigen Fachbehörde (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) 2019 abgestimmt, das im Jahre 2008 erstellte Gutachten weiterhin als Grundlage für die Umweltprüfung zu verwenden. In der Umgebung des Humboldthafens wurde regelmäßig das Vorkommen von vier Fledermausarten (Zweifarbflodermäus *Vespertilio murinus*, Rohhautflodermäus *Pipistrellus nathusii*, Braunes Langohr *Plecotus auritus* und Breitflügelflodermäus *Eptesicus serotinus*) durch Zufallsfunde nachgewiesen, weshalb die Möglichkeit in Betracht gezogen werden muss, dass das Plangebiet von diesen vier Arten zumindest zeitweise befliegen wird. Darüber hinaus kommt höchstens als sporadischer Nahrungsgast die Wasserflodermäus (*Myotis daubentonii*) in Frage. Weitere Arten konnten im Rahmen der Untersuchung nicht nachgewiesen werden (BUBO ARBEITSGEMEINSCHAFT FREILANDBIOLOGIE 2008).

Das vorliegende Gutachten zum Vorkommen von Fledermäusen aus dem Jahr 2008 entspricht nicht den heutigen methodischen Standards. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass derzeit weder die naturschutzfachlichen Anforderungen zum Zeitpunkt der Fertigstellung der S 21

(City-S-Bahn) noch die zukünftige Entwicklung der Fledermauspopulationen verlässlich prognostiziert werden können. Vor diesem Hintergrund wäre die Erstellung eines umfassenden, auf den heutigen Erkenntnisstand ausgerichteten Gutachtens zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur eingeschränkt zielführend. Die artenschutzrechtlichen Belange werden daher im nachgelagerten Vollzugs- beziehungsweise Baugenehmigungsverfahren erneut gutachterlich geprüft und auf Grundlage der dann aktuellen fachlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen bewertet. Dies betrifft ausschließlich die Festsetzungen des MK H1. Da die betreffende Fläche bereits seit vielen Jahren und voraussichtlich durchgehend bis etwa 2040 als Baustelleneinrichtungsfläche der DB AG genutzt wird, erscheint eine vertiefte Untersuchung der Fledermausfauna erst zu einem späteren Zeitpunkt sachgerecht und angemessen. Hierüber können dann dezidierte CEF-Maßnahmen abgeleitet und auferlegt werden.

Die Karte zur Fischfauna des Berliner Umweltatlas macht keine Aussagen zum Humboldthafen, gibt jedoch für die Spree einen Fischbesatz unter der mittleren Fischartenzahl (mittlere Fischartenzahl in Flüssen ca. 16-18) an. Es ist zu vermuten, dass die Artenzahl am Humboldthafen ähnlich gering ist.

Schutzgut Boden

Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert. Die zum Teil von Geschiebemergel unterlagerten Sande sind humos bis kiesig. Im Bereich des Verlaufs der heutigen und historischen Gewässer (Spree, Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, ehemaliger Fenngaben nordwestlich des Humboldthafens) haben sich Flachmoortorfe und Faulschlammsschichten gebildet. Die anzutreffenden Böden sind natürlicherweise grundwasserbeeinflusst.

Heute ist der Boden im Planungsgebiet stark anthropogen überformt. Durch die Gewässerbegradigung werden die ehemaligen Überflutungsbereiche vom Gewässer abgeschnitten und die Moorbildung unterbrochen. Die Gewässerufer wurden mit Anlage der Ladestraßen an beiden Uferseiten versiegelt, zudem kam es zu großflächigen Aufschüttungen.

Die Karte der Berliner Bodengesellschaften (Umweltatlas, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2005) weist für die Flächen rund um den Humboldthafen als Bodentypen Lockersyroseme, Regosole, Pararendzinen und Hortisole aus, insgesamt typische Großstadtböden mit geringer Wertigkeit. Der Umweltatlas gibt als Bodenarten für die Flächen um den Humboldthafen Mittelsand (mS), Feinsand (fS) und mittel lehmigen Sand (SL3) an.

Aufgrund der sehr hohen Austauschhäufigkeit des Bodenwassers ist die Regelungsfunktion des Bodens für den Wasserhaushalt als sehr gering einzuschätzen. Das Nährstoffspeicher- und Schadstoffbindungsvermögen der Böden ist im Plangebiet ebenfalls sehr gering. Die Böden sind mit einem pH-Wert von 7 bis < 7,5 sehr schwach alkalisch.

Noch im Jahr 1996 war die Fläche des heutigen Bebauungsplans großflächig voll- bzw. teilversiegelt. Große Teile des Hafenareals waren mit ortstypischem Großsteinpflaster gepflastert, um Lager- und Umschlagsnutzungen zu dienen. Im Rahmen der Realisierung der „Verkehrsanlagen zentraler Bereich“ wurden im Bereich des Bebauungsplans die Pflasterflächen entsiegelt. Die unversiegelten Böden sind aufgrund der Vornutzung mindestens im Unterboden verdichtet.

Altlasten

Im Bereich des Bebauungsplans **II-201da** werden im Bodenbelastungskataster Berlin zwei Flächen geführt (Katasternummer 9774 und 10160).

Die Fläche mit der Katasternummer 9774 erstreckt sich im Bereich des ehemaligen Stadtbahnviaduktes zwischen Invalidenstraße und Rahel-Hirsch Straße bzw. Kapelle-Ufer.

Orientierende Bodenuntersuchungen auf der Fläche 9774, die 1990 durchgeführt wurden, ergaben zum Teil hohe Bodenbelastungen mit Monoaromaten (BTXE), polycyclischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Mineralölen (MKW) sowie teilweise Phenolen. Auf der Altlastenfläche

9774 wurden auf Teilflächen 1991 Bodensanierungen durchgeführt. Restbelastungen im Boden und im Grundwasser sind wahrscheinlich. Über weitere Bodenaustauschmaßnahmen nach 1991 liegen keine Informationen vor. Am östlichen Ufer wurde in einer Bohrung aus dem Jahr 1993 im ersten Bodenmeter ein erhöhter PAK-Gehalt mit 64 mg/kg (entspricht Zuordnungswert Z 2) nachgewiesen.

Die Fläche mit der Katasternummer 10160 erstreckt sich über die Grundstücksflächen Kapelle-Ufer 2-6 und Alexanderufer 1-8.

Nur ein kleiner Teil des Bebauungsplans **II-201da** östlich des Alexanderufers liegt in der Katasterfläche 10160. Bei Altlastenuntersuchungen in verschiedenen Zeitabständen wurden Belastungen im Bereich der ehemaligen östlichen Ladestraße festgestellt. Diese wurden in Teilen beim Bau des Betonwerks des Logistikzentrums für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich ausgetauscht und auf der Fläche temporär ein Betonwerk gebaut. Aktuell liegen keine Erkenntnisse über Bodenbelastungen in diesem Bereich vor. Noch im Boden vorhandene Verunreinigungen können nicht ausgeschlossen werden.

Schutzgut Wasser

Grundwasser

Im Berliner Urstromtal bilden die quartären Kiese und Sande einen über 50 m mächtigen Grundwasserleiter. Großräumig betrachtet strömt das Grundwasser von Osten nach Westen, wobei die Spree eine natürliche Vorflut bildet. Im Bereich des Bebauungsplans wird der Strom des Grundwassers zu den Gewässern hin abgelenkt.

Gemäß des Regenwasserkonzeptes liegen die Grundwasserstände im langjährigen Mittel bei 31,00 m über Normalhöhennull (NHN). Das Gelände selbst liegt auf einer Höhe von 33,10 – 34,50 m über NHN.

Die Grundwasserneubildung am Humboldthafen wird maßgeblich vom Grad der Versiegelung und der Beschaffenheit der Böden allgemein beeinflusst. Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist laut Umweltatlas (Karte von 2003) rund um den Humboldthafen hoch. Bei den Bahnanlagen bestehen mit 1 bis 3 Jahren recht geringe Verweilzeiten für das Sickerwasser in der ungesättigten Zone, weshalb hier eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers vorliegt. Für das übrige Plangebiet werden keine Angaben gemacht.

Am Ufer des Humboldthafens wurden für eine Wasserhaltung Ende 2008 vier Grundwassermessstellen eingerichtet, an denen zweimal geringfügig der Geringfügigkeitsschwellenwert (GFS) für Blei, einmal für Mineralölkohlenwasserstoffe sowie in allen vier Messstellen deutlich die Konzentration für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) überschritten wurde. Als Ursache für den Eintrag dieser Stoffe wird im Wesentlichen die bereits erwähnte Bodenbelastung (Katasternummer 10160) vermutet. Ob Stoffe während einer möglichen baubedingten Wasserhaltung aus dem Bereich der Charité mobilisiert werden, kann nicht ausgeschlossen werden. Es wird daher für beide Seiten des Humboldthafens auf die ungeklärte Anstrombelastung während baubedingter Wasserhaltungsmaßnahmen hingewiesen.

Oberflächenwasser

Der Humboldthafen und die Spree sind gemäß Nr. 3 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) als Bundeswasserstraße ausgewiesen. Sie werden als Wasserflächen im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Der Humboldthafen wird in die Wasserstraßenklasse III eingeordnet, mit dem zum Teil bereits realisierten Ausbauziel zur Klasse IV. Die Spree gehört westlich des Humboldthafens zur Wasserstraßenklasse III und in östlicher Richtung zur Klasse IV. Im Bereich des Hafenhalses wurde auf der Ostseite die denkmalgerechte Wiederherstellung der Uferbefestigung abgeschlossen.

Die Gewässerstrukturgüte wird in der Gesamtbewertung (WRRL) des Umweltatlas (Gewässerstrukturgüte – Gesamtbewertung (WRRL, 2022) mit einer Sauerstoffkonzentration von 4,0-5,0 mg/l eingestuft und ist somit als hoch zu bewerten.

Niederschläge

Gemäß Umweltatlas lag der mittlere Jahresniederschlag im Zeitraum von 1981-2010 (Langjährige Niederschlagsverteilung 1981-2010) im Bereich des Humboldthafens bei 560-575 mm/a. Diese Angaben aus dem Umweltatlas wurden bis heute nicht aktualisiert. Aufgrund der klimatischen Veränderungen der letzten Jahre ist zunächst mit einem Rückgang dieser Werte zu rechnen. Laut des Deutschen Wetterdienstes liegt die gesamtstädtische durchschnittliche Niederschlagsmenge bei 581 mm/a, was zunächst darauf schließen lässt, dass es, verglichen mit den Werten aus den Jahren 1981-2010, zu einer Niederschlagswasserzunahme kam. Hierbei handelt es sich jedoch um großmaßstäbliche Angaben für ganz Berlin, die nicht flächenscharf auf das Untersuchungsgebiet übertragbar sind.

Laut Berliner Umweltatlas (Versickerung aus Niederschlägen 2017) versickert ein großer Teil des Niederschlages (389 mm/a) direkt auf den Flächen des Untersuchungsgebietes. Dabei haben die offenen Bodenbereiche ein hohes Rückhaltevermögen für Niederschläge.

Schutzgut Klima/Luft

Im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Lehrter Bahnhof II-201 (1996)“ wurde das Planungsgebiet noch als Teilfläche eines Gebietes mit besonderer Bedeutung für das Klima ausgewiesen. Dem Gesamttraum wurde eine hohe Bedeutung für die Bündelung von Luftleitbahnen mit übergeordneter Austauschfunktion zugesprochen. Er verband die klimatisch entlasteten Gebiete des Großen Tiergartens mit den im Norden liegenden Freiflächen der Bahnanlagen und des Poststadions. Im Umweltatlas von 1993 wurden die Flächen des Humboldthafengebietes, die nördlich des Bahnviaduktes liegen, der Zone mit mäßiger Veränderung gegenüber dem Freiland zugeordnet. Seitdem hat sich der Einfluss des Kaltluftentstehungsgebietes „Großer Tiergarten“ deutlich zurückentwickelt. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass in den vergangenen Jahren zunehmend offene Bereiche in der Innenstadt bebaut und versiegelt wurden wie z. B. durch den Bau des „Band des Bundes“, die Versiegelung des Kapelle-Ufers und die Realisierung der Wohnbebauung auf dem Moabiter Werder. Ebenso wirken die neuen Brückenbauwerke (z. B. Hugo-Preuß-Brücke, 2004) zum Teil als Luftaustauschbarrieren.

In der Karte Stadtklimatische Zonen des Umweltatlas wird das Gebiet des Humboldthafens deutlich schlechter eingestuft: Es wird nun der Zone mit hoher Veränderung gegenüber dem Freiland zugeordnet. Darüber hinaus wird die bioklimatische Belastung im Plangebiet laut Umweltatlas (Umweltgerechtigkeit: Kernindikator Bioklima) als hoch eingestuft. Nördlich (außerhalb des Bebauungsplans) schließt ein Bereich mit hoher Schwülegefährdung an (Umweltatlas: Stadtklimatische Zonen).

Trotz dieser Verschlechterung der klimatischen Funktionen ist das Gebiet des Humboldthafens mit seinen offenen Wasserflächen und der Verbindung zu den Freiflächen entlang der Spree bis zum Tiergarten für das Klima bedeutsam. Die Wasserflächen haben durch die schwach ausgeprägten Tages- und Jahresgänge eine ausgleichende thermische Wirkung. Sie zeichnen sich durch hohe Luftfeuchtigkeit und Windoffenheit aus. Der Bereich des Bebauungsplans II-201da wird im Umweltatlas im nördlichen und südlichen Randbereich als „Kaltluftereinwirkbereich innerhalb von Siedlungsflächen“ und im Bereich der Baufelder als „Grünflächenanteil mit überdurchschnittlich hohem Kaltluftvolumenstrom“ ausgewiesen (Klimamodell Berlin: Bodennahe Windfeld und Kaltluftvolumenstrom 2015). Diesen Bereich charakterisiert eine gute Durchlüftung. Das bodennahe Windfeld und der Luftaustausch werden laut Umweltatlaskarte für das Westufer und den Großteil der Wasserfläche mit einer Häufigkeit des Luftaustausches pro h von > 6-9 im Nordteil und > 9-13 im Südteil angegeben. Die Windrichtung ist N/NNO. Am Ostufer ist die Häufigkeit des Luftaustausches pro h mit > 16-19 verzeichnet, vorherrschende Windrichtung ist NNO. Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Luftaustauschbarrieren und eine weitere Verdichtung sollten in diesem Bereich laut Umweltatlas vermieden werden.

Schutzgut Landschaft

Die Fläche des Bebauungsplans **II-201da** stellt auf der westlichen Seite des Hafenhalses eine innerstädtische Freifläche dar. Auf der östlichen Seite, die ein Bestandteil des Humboldthafengebietes war, wurde im Jahr 2015 bereits ein Bürogebäude auf Grundlage der frühzeitigen Planreife dieses Bebauungsplans fertiggestellt. Zur Zeit der deutsch-deutschen Teilung lagen die Flächen im Osten im Bereich der DDR-Grenzanlagen. Heute erinnert eine Pflastersteinreihe am Ostufer an den Mauerverlauf am Humboldthafen. Momentan zeichnet sich das Gebiet durch Blickbeziehungen auf den Bahnhof, den südlichen Bahnhofsvorplatz, die Spree und die Wasserfläche des Humboldthafens, einzelne Gebäude der Charité und zum Teil auf den Spreebogenpark aus. Viele umliegende Flächen wurden erst nach und nach auf Grundlage der Vorgaben der Bebauungspläne II-201a, II-201db und 1-211 bebaut bzw. befinden sich noch im Bau, so dass die gesamte Umgebung derzeit noch einen gemischten Charakter von Freiflächen, Baustellen und bebauten Flächen hat, der vom großen, raumprägenden Gebäude des Hauptbahnhofes bestimmt wird. Die nördliche Begrenzung des Geltungsbereichs stellt das Bahnviadukt dar, welches durch große verschattete Bereiche und seine imposante Wirkung ebenfalls einen merklichen Einfluss auf das Landschafts- bzw. Stadtbild am Humboldthafen hat.

Die westliche Seite des Humboldthafens dient zurzeit als Baulogistikfläche für die Umsetzung der S-Bahnlinie 21 in Richtung Norden.

Neben diesen Bauwerken nimmt das Wasser des Humboldthafens eine bedeutende Rolle ein. Die Wasserflächen sind momentan frei einsehbar, jedoch nur von der östlichen Seite des Kanals aus zugänglich. Entlang der östlichen Uferseite verläuft eine öffentliche Uferpromenade, die von Spaziergängern und Radfahrern genutzt wird.

Charakteristisch für den Raumeindruck sind die unterschiedlichen Niveauebenen des Hafens. An den West- und Ostufers bilden die ehemaligen Ladestraßen die untere Ebene, welche durch klare Geländekanten von der (außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen) oberen Ebene auf Eingangsniveau des Hauptbahnhofes getrennt sind. Durch die streng symmetrische, trichterartige Form der Ufermauern wird die Wirkung des Hafenareals als eigener Raum zusätzlich unterstrichen.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Als zwischen 1848 und 1859 der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal gebaut wurde, legte man 1848 bis 1850 an seiner Abzweigung aus der Spree den Humboldthafen an. Neben dem trichterförmigen Hafenbecken von 33.500 m² Wasserfläche erhielt der Hafen Ladestraßen und Freilagerstätten für den Güterumschlag. Auf der westlichen Ladestraße entstand eine Lagerhalle. Der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal stellte die Verbindung zum Nordhafen nach Charlottenburg und weiter nach Spandau her. Der Humboldthafen hatte eine zentrale Bedeutung als Umschlagplatz.

Durch die politische Teilung der Stadt und den Bau der Mauer, die entlang der Spree und des Westufers von Humboldthafen und Schifffahrtskanal verlief, wurde die Fläche Bestandteil des Sperrgebietes der innerdeutschen Grenze. Weite Teile des Gebietes waren bis zur Wende bzw. bis zum Baubeginn der Verkehrsanlagen zentraler Bereich durch Nutzungen wie etwa unstrukturierte Gewerbe- und Lagerflächen, Bahnanlagen oder Kleingärten bestimmt, die sonst üblicherweise am Stadtrand zu finden sind. Der Humboldthafen wurde nur phasenweise und in kleinem Umfang als Hafen genutzt.

Die Ladestraßen und Kaimauern lassen die ehemaligen verkehrstechnischen Funktionen in diesem gewerblich und industriell geprägten Großstadtviertel bis heute erkennen. Die verschiedenen Ebenen des ehemaligen Hafens sind im Stadtraum noch vorhanden. Die hoch liegende Ebene der ehemaligen Ladestraßen bilden heute das Friedrich-List-Ufer und das Alexanderufer. Die bis Mitte der 1990er Jahre noch vorhandene Lagerhalle auf der Ladestraße des Friedrich-List-Ufers wurde im Rahmen der Realisierung der Verkehrsanlagen abgerissen. Insgesamt ist die Atmosphäre des alten Hafens stellenweise noch zu erahnen.

Der Humboldthafen ist als Einzelbaudenkmal in der Berliner Denkmalliste unter der Nummer 09011294 erfasst und ist Bestandteil der Einzelanlage Alexanderufer, Friedrich-List-Ufer, Invalidenstraße und Kapelle-Ufer im Bezirk Tiergarten. Der Entwurf wird auf das Jahr 1842 datiert und dem Gartenarchitekten Peter Joseph Lenné zugeschrieben. Der Bau ist mit dem Zeitraum 1857-1859 angegeben, Bauherr war der Preußische Staat.

2.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Schutzgut Mensch

Lärm

Laut schalltechnischer Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren II-201d (ACOUPAN 2007 bzw. MÜLLER-BBM GmbH 2024) bestehen im Bebauungsplanbereich hohe Lärmimmissionen durch Verkehrslärm (Straße, Schiene, Schiff). Durch die Maßnahmen des Bebauungsplans wird sich diese Situation aufgrund der Nutzung der geplanten Gebäude und des Hafenbeckens für den Schifffahrtsverkehr eher noch geringfügig verschlechtern als verbessern.

Die Auswirkungen des planinduzierten Verkehrs auf die Umgebung des Bebauungsplangebietes sind jedoch in dieser vielbefahrenen und darüber hinaus stark durch Schienenverkehr belasteten Umgebung insgesamt als nicht relevant anzusehen.

Lärmimmissionen durch relevante gewerbliche Nutzungen sind nicht vorhanden.

Bei der computergestützten Modellierung der Schallimmission wurden die Höhe des Geländes, die Höhe abschirmender Hindernisse sowie der Verlauf der zu betrachtenden Straßenabschnitte berücksichtigt. Darüber hinaus wurden sowohl das mittlerweile errichtete Gebäude im Teilgebiet MK H6 als auch die künftige Bebauung innerhalb der Baugrenzen des Teilgebiets MK H1 in die Berechnung miteinbezogen.

Die Rasterlärmkarten für die Freiflächen geben die Geräuschbelastung auf den Freiflächen in unterschiedlichen Höhen über Geländeniveau wieder.

Die Berechnungen belegen die starke Belastung des Bebauungsplangelandes durch Verkehrslärm, insbesondere auch nachts. In den Baufenstern liegt der Beurteilungspegel am Tage im Bereich 71 bis 77 dB(A) (westliches Teilgebiet MK H1) bzw. 71 bis 80 dB(A) (östliches Teilgebiet MK H6) und in der Nacht zwischen 67-74 dB(A) (westliches Teilgebiet MK H1) und 68-77 dB(A) (östliches Teilgebiet MK H6). Er liegt damit um bis zu 17 dB(A) (tagsüber) bzw. 24 dB(A) (nachts) über dem Orientierungswert der Bauleitplanung für Kerngebiete gemäß des Beiblatts 1 der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“.

Die Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen zum geänderten Bebauungsplanentwurf belegen gemittelt für alle Geschosse eine starke Geräuschbelastung der nach außen gewandten Gebäudefassaden (MÜLLER-BBM GmbH 2024). Insbesondere an den Fassaden, die an der Rahel-Hirsch-Straße bzw. dem Kapelle-Ufer liegen und an den Fassaden, die unmittelbar an den Bahnstrecken liegen, treten Geräuschbelastungen auf, die tags einen Beurteilungspegel von bis zu 80 dB(A) und nachts von ca. bis zu 77 dB(A) aufweisen. Auch der bei der Berechnung der Schallemissionen berücksichtigte zukünftig mögliche Fahrgastschiffverkehr belastet die dem Humboldthafen zugewandten Fassaden der geplanten Bebauung schalltechnisch maßgeblich. Es ist zudem festzustellen, dass die einzelnen Geschosse unterschiedlich stark belastet sind. So treten beispielsweise an der Nordfassade im Erdgeschoss mit Arkadengängen aufgrund des höher gelegenen Bahnverlaufs tagsüber deutlich geringere Außenlärmpegel auf als im ersten Obergeschoss (erstes Vollgeschoss aufgrund des speziellen Gebäudekörpers).

In den Innenhöfen des Gebäudes im MK H6 ist es etwas ruhiger; hier weisen die Berechnungen Geräuschbelastungen aus, die tags einen Beurteilungspegel von max. 72 dB und nachts von max. 68 dB erreichen. Dort sind somit vornehmlich schutzbedürftige Räume unterzubringen.

Allgemeines Wohnen ist im vorliegenden Bebauungsplan nicht zulässig. Bei den allgemein im Kerngebiet zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, muss die Grundrissplanung so erfolgen, dass mindestens ein als Schlafrum nutzbarer Aufenthaltsraum jeder Wohnung den in der textlichen Festsetzung Nr. 5.2 definierten Bereichen des Gebäudes zugewandt ist. An den unmittelbaren Übergangsbereichen beispielsweise an der Hoföffnung zum Alexanderufer werden nur geringfügig höhere Werte erreicht (MÜLLER-BBM GmbH 2024).

Die Möglichkeit der Anwendung aktiver Schallschutzmaßnahmen wurde im Vorlauf des Bebauungsplans im Rahmen eines Fachgutachtens geprüft und darauffolgend mit den sonstigen Erfordernissen der Planung abgeglichen. Im Ergebnis wurden aktive Schallschutzmaßnahmen wie insbesondere der Einsatz von Schallschutzwänden auf dem hochliegenden, weithin sichtbaren und mit erheblichem konstruktivem und gestalterischem Aufwand neu geplanten Brückenbauwerk der Bahn über den Humboldthafen aus Gründen der Stadtgestalt wie auch des Denkmalschutzes verworfen.

Unter diesen Umständen sind passive Schallschutzmaßnahmen an fast allen Fassadenbereichen im höheren Maße erforderlich als bei Realisierung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen. Durch entsprechende Maßnahmen können mittlere Innenpegel erreicht werden, die ein gesundes Arbeitsumfeld und angenehme Aufenthaltsverhältnisse innerhalb der Gebäude sicherstellen. Bei den Schalldämmanforderungen der DIN 4109 für die Fassaden-Schalldämmung sind dabei sowohl die Lärmquellen des Straßen- und Schienenverkehrs wie auch des Schiffsverkehrs zu berücksichtigen. Trotz der Überschreitungen des Orientierungswertes ist die Geräuschbelastung in Relation zu den im innerstädtischen Bereich Berlins üblicherweise im Straßenraum auftretenden Geräuschbelastungen auch für den Freiraum der Uferpromenade als nicht unüblich einzustufen, auch wenn die Lärmbelastungen erheblich sind. Es ist zu erwarten, dass der Bereich des Humboldthafens gegenüber den angrenzenden Straßen (Kappelle-Ufer etc.) bevorzugt zum Aufenthalt genutzt wird.

Luftschadstoffe

Aufgrund hoher Ausgangsbelastungen durch das bereits im Abschnitt Lärm dargestellte hohe Verkehrsaufkommen sind auch die Immissionen mit Luftschadstoffen im Gebiet bereits jetzt hoch. 2008 erfolgte eine Berechnung hinsichtlich der zu erwartenden Stickstoffdioxidimmissionen (NO_2 -Jahresmittelwerte), der Schwefeldioxidimmissionen (SO_2 -Jahresmittelwerte) sowie der Feinstaubimmissionen (PM_{10} -Jahresmittelwerte) (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GmbH & Co.KG 2008a). Im Jahr 2010 trat die 39. BImSchV in Kraft. Die Grenzwerte für o. g. Luftschadstoffe veränderten sich nicht, jedoch ist seitdem auch die Feinstaubfraktion $\text{PM}_{2.5}$ beurteilungsrelevant. Vor diesem Hintergrund wurde das bestehende lufthygienische Gutachten im Jahr 2012 um einen gesonderten Untersuchungsteil zu der zu erwartenden $\text{PM}_{2.5}$ -Belastung ergänzt. Seitdem ist die fachliche Methodik zur Emissionsbestimmung fortgeschrieben worden. So erschien im April 2017 das Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3), als derzeit aktuelle Berechnungsgrundlage für Kfz-bedingte Emissionen. Für die Binnenschiffe gibt es seit Ende 2016 ebenfalls neue Emissionsfaktoren, die von IFEU Heidelberg im Auftrag des UBA aktualisiert wurden. In diesem Zusammenhang war im Rahmen des B-Planverfahrens die erneute Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens erforderlich. Betrachtet wurde dabei der Planfall 2030 (mit Umsetzung der Bebauungspläne **II-201da** und II-201db, Verkehrsprognosen 2030, Schiffsbelegungsprognosen 2030) unter Berücksichtigung der Komponenten Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$) sowie Schwefeldioxid (SO_2) (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GmbH & Co.KG 2018).

Für die Emissions- bzw. Immissionsberechnungen sind als Eingangsgrößen die Lage des Straßennetzes im zu betrachtenden Untersuchungsgebiet und verkehrsspezifische Informationen von Bedeutung. Weitere Grundlagen der Immissionsberechnungen sind die basierend auf den Verkehrsdaten (Kfz-Verkehr und Schiffsverkehr) berechneten Schadstoffemissionen, die meteorologischen Daten und die Schadstoffhintergrundbelastung.

In die Berechnungen gehen die Emissionen der Kraftfahrzeuge des Betrachtungsjahres 2030 sowie auf der Grundlage der jeweiligen Verkehrsstärken des Jahres 2030 der berücksichtigten Straßen sowie des Schiffverkehrs 2030 ein. Diese Emissionen verursachen die Kfz-bedingten und schiffsbedingten Zusatzbelastung im Untersuchungsgebiet. Die Werte zur Beurteilung der Schadstoffbelastung beziehen sich auf die Gesamtbelastung, welche sich aus Zusatzbelastung und großräumig vorhandener Hintergrundbelastung zusammensetzt.

Für ausgewählte Bereiche im Bebauungsplangebiet (Immissionsorte) werden die berechneten Luftschadstoffbelastungen nicht flächenhaft, sondern punktuell ausgewiesen (Tab. II.1). Diese Bereiche stellen sensible Nutzungen (Wohnbebauung, Gewerbenutzung) im Untersuchungsgebiet dar. Die Werte werden zur Beurteilung der Schadstoffbelastung herangezogen und mit den Grenzwerten der 39. BImSchV verglichen.

Die folgende Tabelle fasst die errechneten Werte an den Immissionsorten zusammen. Die Konzentrationen entsprechen dabei den maximalen Fassadenbelastungen des jeweiligen Gebäudes.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass alle Grenzwerte gemäß 39. BImSchV der untersuchten Schadstoffe eingehalten, teilweise sogar deutlich unterschritten werden. Die Jahresmittelwerte der SO₂-Belastungen sind so gering, dass sie im Bereich der Hintergrundbelastung liegen.

Tabelle 1: Immissionen im Geltungsbereich im Vergleich zu Beurteilungswerten

Nr.	Immissionsort	NO ₂ -Jahresmittelwert [µg/m ³]	PM10-Jahresmittelwert [µg/m ³]	PM2,5-Jahresmittelwert [µg/m ³]	SO ₂ -Jahresmittelwert [µg/m ³]	Anzahl der Überschreitungen des PM10-24-4-Werts von 50 µg/m ³ im Jahr
1	MK H1 (Süd)	30	25	19	2	23
2	MK H6 (Süd)	30	25	19	2	23
3	MK H1 (West)	30	24	19	2	20
4	MK H1 (Ost)	29	24	18	2	20
5	MK H6 (West)	29	24	18	2	20
Beurteilungswerte gemäß 39. BImSchV		40	40	25		35

Die von den Gebäuden selbst ausgehende Belastung der Luft durch Luftschadstoffe ist bei einer energiesparenden Bauweise gering. Eine Niedrigenergie-Bauweise ist in der konkreten Bauplanung vorgesehen – wenn auch planungsrechtlich nicht gefordert, da nicht regelbar. Hingegen ist die Verwendung von Brennstoffen mit niedrigen Emissionswerten durch die textliche Festsetzung Nr. 5.1 planungsrechtlich vorgeschrieben. Das Gebiet des Bebauungsplans liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung des Flächennutzungsplanes, weshalb die Anforderungen an die Luftreinhaltung besondere Beachtung finden sollten.

Maßnahmen:

- Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe (siehe TF 5.1).

Erschütterungen

Bei der Realisierung der Bebauung des Ostufers im Rahmen der städtebaulichen Gesamtkonzeption des verdichteten Stadtquartiers im Umfeld des Hauptbahnhofs wird es voraussichtlich

nicht zu Erschütterungen kommen, die besonderer Maßnahmen bedürfen. Bei der Realisierung der städtebaulichen Gesamtkonzeption des verdichteten Stadtquartiers im Umfeld des Hauptbahnhofs wird es im Bereich des MK H1 zur Überbauung der unterirdischen Bahnanlagen durch Büro- und Geschäftsgebäude kommen. Da im Rahmen der Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich keine Vorsorge zum Erschütterungsschutz getroffen wurde, besteht die Gefahr der Beeinträchtigung der zukünftigen Bebauung durch Erschütterungen. Um dies zu verhindern, muss bei der Gründung der Hochbauten eine schwingungstechnische Entkopplung oder andere Maßnahmen mit gleichwertiger Wirkung vorgesehen werden.

Maßnahmen:

- Erschütterungsschutz (siehe Hinweis Nr. 4).

Wohnfunktionen im Rahmen der Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr.2 BauNVO

Allgemeine Wohnnutzungen sind innerhalb des MK H1 und des MK H6 nicht zulässig und Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gem. § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind allgemein zulässig. Wird in den Kerngebieten von der Realisierung solcher Wohnungen Gebrauch gemacht, kommt die textliche Festsetzung Nr. 5.2 zum Tragen. Diese regelt die Grundrissgestaltung bzw. Einteilung der Wohnungen in den Bereichen des MK H6. Demnach sind die Grundrisse so zu gestalten, dass abhängig von der Wohnungsgröße je ein oder mehrere Aufenthaltsräume mit jeweils einem Fenster zum Innenbereich entlang der Baugrenzen ausgerichtet sind, um für jede Wohnung mindestens einen ruhigeren Raum sicherzustellen. Gemäß DIN 18005 ist der ungestörte Schlaf bei geöffneten Fenstern bei Überschreitung der Beurteilungspegel vor den Fassaden von 45 dB häufig nicht mehr möglich, die Richtlinie des VDI führt den Beurteilungspegel von 50 dB an. Im Hinweis Nr. 4 der Begründung wird zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des Bundes Immissionsschutzgesetzes aufgrund von möglichen Erschütterungen und sekundärem Luftschall ausgehend von den Tunnelanlagen der Fernbahn, der U-Bahn und der S-Bahn auf die Anlagen oberhalb der unterirdischen Bahnanlagen auf die Prüfung und ggf. Berücksichtigung erforderlicher schwingungsmindernder Maßnahmen zur Einhaltung der Immissions-, Richt- bzw. Orientierungswerte nach dem aktuellen Stand der Technik vor Errichtung, Änderung bzw. Nutzungsänderung baulicher Anlagen im MK H1 hingewiesen.

Dies gilt ebenfalls für die anderen Räumlichkeiten, an denen höhere Pegel ermittelt wurden.

Maßnahmen:

- Beachtung von Lärmschutzgrundrissen (siehe TF 5.2),
- ggf. bei Wohnnutzungen im MK H6 Einbau schalldämmender Dauerlüftungseinrichtungen.

Für das Baugebiet MK H6 wird eine spezifische textliche Festsetzung zum Schallschutz getroffen. Hintergrund ist, dass für diesen Teilbereich bereits ein konkretes Bauvorhaben vorliegt und die städtebauliche Struktur – insbesondere die Anordnung der Baukörper sowie die Ausbildung von Innenhöfen – hinreichend konkret bekannt ist. Dadurch kann die schalltechnische Situation differenziert bewertet und eine auf das konkrete Vorhaben zugeschnittene Festsetzung formuliert werden.

Für andere Teilbereiche des Plangebiets (MK H1) kann eine vergleichbare textliche Festsetzung derzeit nicht getroffen werden. Dort liegen noch keine konkreten Vorhabenplanungen vor, sodass insbesondere Angaben zu Grundrissen, Gebäudestellungen oder möglichen Innenhofsituationen fehlen. Ohne diese planungsrelevanten Informationen ist eine belastbare schalltechnische Bewertung auf der gleichen Detailebene nicht möglich.

Unabhängig davon wird das Schutzniveau gegenüber Lärm bereits grundsätzlich durch die baugebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) diffe-

renziert bestimmt. Diese Orientierungswerte berücksichtigen die unterschiedliche Schutzbedürftigkeit der jeweiligen Baugebiete und stellen damit eine abgestufte Bewertung der Lärmschutzanforderungen sicher. Durch diese normative Differenzierung ist bereits eine angemessene Berücksichtigung der Schutzansprüche der zulässigen Nutzungen gewährleistet.

Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Wie bereits im Kapitel 3.1.2 des Umweltberichtes dargestellt, ist das Ufer des Bebauungsplangebiets im Flächennutzungsplan und im Landschaftsprogramm als Grünfläche ausgewiesen. Durch den Bau der Gebäude rund um den Humboldthafen und die vorgesehene weitgehende Versiegelung gehen innerstädtische unbebaute Flächen verloren, die einst Teil einer historischen Hafenanlage waren, jedoch derzeit nur auf dem östlichen Uferbereich zugänglich sind und somit nur bedingt eine Erholungsfunktion erfüllen.

Im Gegenzug werden die verbleibenden Freiflächen jedoch erheblich aufgewertet. Es entstehen weitere Wegeverbindungen zu den Uferpromenaden der Spree sowie entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals. Ein weitläufiges Fußwegesystem wird ergänzt. In den Arkaden entlang des an das Kerngebiet grenzenden Ufers sind u. a. gastronomische Angebote geplant, die durch die unmittelbare Wasserlage und das Hafenleben eine attraktive Aufenthaltsqualität bieten werden. Die Bereiche am Hafenbecken werden als Fußgängerzone entwickelt. Die Flächen werden voraussichtlich sowohl von Touristen als auch von Anwohnern als Bereich zum Verweilen, zum Wassertourismus, zum Bummeln, zum Spaziergehen sowie zum Freizeitsport genutzt werden. Die neu geschaffenen Wegeverbindungen bieten außerdem Radfahrern am Alexanderufer neue Möglichkeiten, an das vorhandene Radwegesystem anzuknüpfen bzw. auch diesen Abschnitt des übergeordneten Radwegnetzes zu nutzen.

Durch die geplante Gestaltung und Nutzung der Uferflächen bekommt auch die Wasserfläche eine besondere und neue Bedeutung, da sie durch unmittelbare Zugangsmöglichkeiten erstmalig für die Allgemeinheit erlebbar wird. Dies wird zusätzliche Besucher anlocken und die Atmosphäre des Hafens erheblich aufwerten. Durch die Entwicklung des Geschäftsquartiers erfolgen eine Belebung des Stadtraumes und eine der Lage angemessene Nutzung für Dienstleistung, Einzelhandel und Gastronomie. Bei der Freiraumgestaltung wird besonders auf eine hochwertige Gestaltung des Außenraumes geachtet, die eine öffentliche Nutzung der Räume zur Erholung und Kommunikation aller ermöglicht. Besonders ist darauf Wert zu legen, dass auch für nicht konsumierende Besucher Verweilplätze wie öffentliche Bänke oder Sitzstufen im Hafenbereich zur Verfügung stehen. Verschiedene nutzungsbezogene Themen wie der Ort der Gedenkstätte, das Fahrradkonzept sowie funktionale Aspekte der Barrierefreiheit, der Sicherheit und Beleuchtung wurden mit Interessenvertretern auf einem besonderen Arbeitstermin der Steuerungsrunde – außerhalb des Bebauungsplanverfahrens - erörtert.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch den Bau der geplanten Gebäudekörper und der dazugehörigen Freiflächen kommt es zu einer Zunahme des Versiegelungsanteils der Flächen. Von nennenswerten Verlusten des Bestands an Tieren und Pflanzen ist nicht auszugehen, da auch im Bestand nur sehr kleinflächig artenarme Vegetation vorhanden ist. Der Bestand an Vegetation einschließlich Gehölzaufwuchs am Westufer wird bereits im Rahmen der vor Umsetzung des Bebauungsplans durchzuführenden Maßnahmen zur Herstellung der planfestgestellten Trasse der S 21 (City S-Bahn) entfernt werden müssen, darunter auch die größere Säulenpappel (*Populus nigra 'Italica'*) direkt an der Spundwand im nördlichen Bereich des Westufers. Für den vorliegenden Bebauungsplan ist daher von einer vegetationsfreien Fläche auszugehen. Ein durch den Bebauungsplan verursachter Eingriff an dem nach Baumschutzverordnung geschützten Baum liegt somit nicht vor.

Im Plangebiet kommt der streng geschützte Große Abendsegler (*Nyctalus noctula*) vor, weitere streng geschützte Fledermausarten nutzen das Plangebiet wahrscheinlich sporadisch bzw. überfliegen Teilflächen. Durch Reduzierung der vereinzelt vorhandenen Vegetation und

durch eine mit der (nicht durch den vorliegenden Bebauungsplan hervorgerufenen) Intensivierung des Schiffverkehrs verbundene Erhöhung des Schadstoffausstoßes wird es zu einer Verringerung des Insektenangebotes kommen, was zu einer Reduzierung des Nahrungsangebotes für Fledermäuse im Bebauungsplangebiet führen wird. Die im Gesamtkonzept vorgesehenen Neubauten am Humboldthafen wiederum werden voraussichtlich Große Abendsegler (*Nyctalus noctula*) und Zweifarbfledermäuse (*Vespertilio murinus*) zur Erkundung potenzieller Winterquartiere verleiten, wodurch grundsätzlich eine Gefahr von Irrflügen, Verletzungen und Todesfällen besteht. Dies ist jedoch in den sonstigen innerstädtischen Lagen ebenfalls gegeben und stellt keine erhebliche Beeinträchtigung der Arten dar. Eine Lebensraumzerschneidung für die auf dem Gelände der Charité nachgewiesene Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) durch die Neubebauung des Gebiets ist nicht zu erwarten. Die bereits gegenwärtig festzustellende Seltenheit des Auftretens von Breitflügelfledermäusen (*Eptesicus serotinus*) in der direkten Umgebung des Untersuchungsgebietes und die fehlenden Nachweise im Plangebiet lassen keine Auswirkungen auf diese Art erwarten. Ebenso ist nicht von Auswirkungen auf Wasserfledermäuse (*Myotis daubentonii*) und andere, das Gebiet möglicherweise sporadisch aufsuchende, Arten auszugehen.

Es wird empfohlen, die möglicherweise eintretenden Erkundungsflüge von Fledermäusen zu lenken und Fledermausverstecke in die dem Wasser zugewandten Fassaden zu integrieren. (BUBO ARBEITSGEMEINSCHAFT FREILANDBIOLOGIE 2008). Durch die vorgesehene intensive Dachbegrünung können neue Vegetationsflächen geschaffen werden. Bei der Anlage dieser Flächen ist auf angepasste heimische Pflanzen und eine ökologische Nutzbarkeit (Struktur-reichtum, Artenvielfalt) zu achten. Um den Vegetationsverlust und den damit verbundenen Verlust an Lebensräumen von Insekten zumindest zum Teil zu kompensieren, sollte bei der Bepflanzung auf die Verwendung heimischer Arten, die besonders Insekten anziehen, geachtet werden.

Nimmt der Schifffahrtsverkehr zu, werden Maßnahmen zur Minimierung der Schadstoffbelastung (insbesondere des Rußausstoßes) empfohlen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Maßnahmen:

- Dachbegrünungen (siehe TF 6.1),
- Ausschluss von verspiegeltem Glas an den Fassaden (siehe TF 8.3).

Schutzgut Boden

Die Böden im Plangebiet sind bereits stark anthropogen beeinflusst und damit nicht sehr wertvoll. Der Bodenaufbau wird durch den vorgesehenen Bau von Tiefgaragen jedoch zusätzlich gestört. Hinzu kommt, dass durch den geplanten Bau der Gebäude und der umliegenden Freiflächen, die voraussichtlich befestigt werden, von einer Versiegelung von nahezu 100 % der Flächen auszugehen ist. Der Boden verliert dann vollständig seine Funktion als potenzieller Lebensraum, Schadstofffilter, Puffer und Speicher für Luft und Wasser. In der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass durch die geplanten Festsetzungen eine innerstädtische, extrem gut erschlossene Fläche für die geplanten Nutzungen planungsrechtlich gesichert wird.

Die Nutzung trägt zu einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden bei, da in Anteilen vorhandene bzw. genutzte Flächen im städtischen Gefüge im Rahmen der Innenentwicklung gesichert und ergänzt werden und in der Folge der Landschaftsverbrauch an anderer Stelle minimiert werden kann.

Die detaillierte Gestaltung der Freiflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Im weiteren Verfahren sollten allerdings die Freiflächen, Wege und Zufahrten nach Möglichkeit in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau realisiert werden. Insgesamt wurde für die Baumaßnahmen auf der Fläche des MK H6 der Großteil des Bodens bis weit ins Grundwasser ausgehoben, so dass seitens der Fachbehörde bezüglich des Bodens für die geplante Nutzung keine Bedenken bestanden.

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzungen im Bebauungsplan.

Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser wurde im September 2022 ein Entwässerungskonzept vom Ingenieurbüro Obermeyer erstellt. Dieses stellt eine Entwässerungskonzeption, unter Berücksichtigung des möglichen hohen Versiegelungsgrades und der Baudichte des Areals, dar.

Ver- und Entsiegelungen von Flächen wirken unmittelbar auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und die Einspeisungsrate in das Grundwasser. Eine Versiegelung verhindert die wasserspeichernde Funktion von Böden und erhöht die Verdunstungs- und Abflussraten des Niederschlags, wohingegen Entsiegelungen diese Funktion des Bodens wieder ermöglichen. Bei der Entsiegelung nimmt der Gesamtabfluss an Niederschlägen ab. Gleichzeitig steigt die Grundwasserneubildungsrate auf der Fläche. In der Planung sind diese Veränderungen unbedingt zu berücksichtigen. Prinzipiell ist die Vollversiegelung auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und für alle nicht befahrenen Wege ein wasser- und luftdurchlässiger Aufbau anzustreben. Nach dem § 36a des Berliner Wassergesetzes (BWG) soll soweit eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist oder sonstige signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Zustand der Gewässer nicht zu erwarten sind und sonstige Belange nicht entgegenstehen, Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden.

Da der Anteil der versiegelten Flächen im Planungsgebiet stark steigt, reduzieren sich die Flächen, die der Rückhaltung von Niederschlägen und der Grundwasserneubildung dienen, gleichsam auf null. Die Baufläche MK H6 ist bereits zu 100 % versiegelt. Der versiegelte Boden verliert seine wasserspeichernde Funktion. Das Niederschlagswasser wird auf der östlichen Seite gesammelt und gedrosselt in den Humboldthafen eingeleitet. Eine Einleitung über die Überläufe der Mischwasserkanalisation bei Starkregen findet nicht statt.

Die Anlage von Retentionsdächern und intensiven Gründächern führt an dieser Stelle zu einer Verbesserung der Planung (TF 6.1). Es wäre sinnvoll, auf der Promenade begrünte Verdunstungs- und Versickerungsflächen anzulegen.

Das Planungsgebiet liegt in den Einzugsbereichen des Mischwasserpumpwerkes Berlin VII, Alt-Moabit und Berlin IV, Scharnhorststraße. Für diese Einzugsgebiete wurden gemäß der Sanierungserlaubnis für die Mischwassereinleitung seitens der Berliner Wasserbetriebe Sanierungskonzepte erstellt. Um die Sanierungsmaßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffeintrags aus den Regenüberläufen in diesem Gebiet nicht zu gefährden, sind ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegte Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Niederschlagsentwässerung einzuhalten.

Bei Niederschlagswassereinleitungen aus dem Plangebiet in den Humboldthafen sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

Alle Benutzungen des Wassers fallen gemäß § 9 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) in die Regelungszuständigkeit der Wasserbehörde. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 WHG stellt das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer eine Benutzung dar, für die eine wasserrechtliche Erlaubnis (§ 7 WHG i. V. m. den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist. Für das Errichten von Gründungen und/oder Trögen für grundwasserschonende Bauweisen und die Förderung von Grundwasser (Tiefgaragen u. a.) im Rahmen der Bauausführung wäre ebenfalls eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich. Diese Belange sind in einem eigenständigen wasserrechtlichen Verfahren gemäß § 2, 3 und 7 WHG i. V. m. §§ 14 und 16 Berliner Wassergesetz zu berücksichtigen.

Die Verkehrsflächen innerhalb des Plangebietes werden entsprechend des Anhangs A der DWA-A 102 der Belastungsklasse II zugewiesen. Demnach ist ein maximaler Stoffabtrag von 280 kg / (ha*a) zulässig. Dieser Wert wird jedoch überschritten, da der Stoffabtrag im Mittel bei 350 kg / (ha*a) liegt. Gemäß dem Gutachten ist demnach eine geeignete technische Behandlung vor der Einleitung in das Gewässer vorzusehen. Weiter steht im Gutachten, dass der Wirkungsgrad der Behandlungsmaßnahme mindestens 20% erreichen muss. Dafür können zum Beispiel zugelassene Sedimentations- oder Filterschächte zum Einsatz kommen.

Bei Bau und Inbetriebnahme einer solchen Filteranlage sind keine zusätzlichen stofflichen Beeinträchtigungen zu erwarten, welche die bereits belasteten Gewässer vom Humboldthafen und vom Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (Güteklasse II und III) zusätzlich belasten. Die zusätzlichen Wassermengen, die durch die Ableitung der Niederschläge entstehen, werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Wasserstand der Fließgewässer haben.

Für das Baufeld MK H6 bestehen ungünstige Rahmenbedingungen für die Versickerung des Regenwassers. Zudem ist aufgrund der Unterbauung eine Versickerung von Regenwasser im Bereich dieses Kerngebiets nicht möglich.

Aus diesem Grund wird das anfallende Regenwasser der Fläche MK H6 in einer Regenwasserleitung, die in Nord-Süd-Richtung wasserseitig vor dem Gebäude verläuft, gesammelt und in den Humboldthafen geleitet.

Da die Entwässerungsanlagen in der Straße Alexanderufer aufgrund schwieriger Wartungs- und Unterhaltungsbedingungen nicht ausreichen, wurde letztendlich eine privatrechtliche Regelung getroffen. Für das anfallende Regenwasser des Baublocks H6 hat der Grundstückseigentümer von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, selbst ein Einleitbauwerk zu realisieren, um das Regenwasser gesammelt in das Hafenbecken einzuleiten. Die Kosten für den Bau sind anteilig bis zu 10 % vom Land Berlin mitgetragen worden, weil über das Einleitbauwerk auch öffentliche Promenadenflächen mit entwässert werden. Der Betrieb und die Unterhaltung der Anlage liegen beim Vorhabenträger, der sich mittels städtebaulichen Vertrags entsprechend in § 2 verpflichtet hat.

Das Areal des Kerngebiets H1 dient derzeit als Zielbaugrube für einen S-Bahn-Tunnel. Somit sind die Flächen nicht versiegelt, so dass das meiste Regenwasser dort gegenwärtig noch versickern kann. Um die Möglichkeit auf ein abflussfreies Quartier zu prüfen, wurde im September 2022 ein Regenwasserkonzept erarbeitet.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das Ziel eines abflusslosen Quartiers aufgrund der durch den Bebauungsplan festgesetzten und somit möglichen starken Versiegelung sowie einer sich etwa fünf Meter unter Geländeoberkante befindlichen Torfschicht im Gebiet nicht vollständig umgesetzt werden kann. Wegen der unterschiedlichen Abflussbelastungen des Niederschlagswassers wird im Regenwasserkonzept grundsätzlich zwischen Dachflächen und Verkehrsflächen unterschieden. Der Großteil des auf den Dachflächen anfallenden Niederschlagswassers wird in Retentionsbereichen unterhalb und innerhalb einer intensiven Dachbegrünung mit insgesamt 30 cm Substrataufbau zwischengespeichert und größtenteils verdunstet. Zum Schutz des natürlichen Wasserhaushaltes werden rund 95 % der Dachflächen als Retentionsdach festgesetzt (TF 6.3). Davon werden rund 70 % der Dachflächen als Intensiv-Dachbegrünung mit einer Substratschicht von 30 cm inkl. Retentionsraum vorgesehen. Diese Maßnahmen mindern den Abfluss der Dachflächen um ca. 99 %, entlasten bei stärkeren Regenereignissen durch den zeitlich verzögerten Abfluss die nachgeschalteten Systeme und verringern dadurch den unterirdischen Flächenbedarf in den Freiflächen.

Das überschüssige Regenwasser der Dachflächen wird mit dem abzuleitenden Regenwasser der Verkehrsflächen gefasst und über einen Drosselabfluss, entsprechend BReWa-BE mit 10 l/s pro Hektar in den Humboldthafen eingeleitet.

In Summe ergibt sich daraus eine Ablaufgeschwindigkeit von 8,2 l/s.

Gemäß dem Gutachten ist für den Rückhalt des Regenwassers, von insgesamt 8.439 m², ein unterirdischer Speicher in Form von einer gedichteten Rigole mit einem Drosselbauwerk vorzusehen.

Dies soll zentral im Bereich der Uferpromenade, nördlich des Kerngebietes MK H1 erfolgen. Inklusive Überflutungsnachweis werden für die Verkehrsflächen $78,2 \text{ m}^3$ und für die Dachflächen $5,8 \text{ m}^3$ Rückhalteraum benötigt. Die sich daraus ergebenden $84,0 \text{ m}^3$ Gesamtvolumen ließen sich innerhalb von $1,32 \text{ m}$ hohen, unterirdischen Füllkörperrigolen auf einer Fläche von ca. 70 m^2 im nördlichen Teil der Uferpromenade unterbringen. Das sich systembedingt ergebene Rückhaltevolumen beträgt dann $87,5 \text{ m}^3$.

Im Rahmen der Planung kann das anfallende Niederschlagswasser auch durch ein vergleichbares unterirdisches Rückhaltebecken oder eine andere Lösung, welche dem Stand der Forschung und Technik entspricht, gespeichert und gedrosselt in den Humboldthafen abgegeben werden (TF 4.4).

Grundsätzlich ist von einer Einleitung des Regenwassers in den Humboldthafen abzusehen. Da aber aufgrund der vollständigen Bebaubarkeit der Grundstücke und der hochversiegelten Uferpromenade erschwerte Rahmenbedingungen für die Behandlung des Niederschlags auf den Flächen vorliegen, wurde der Einleitung des Regenwassers vom MK H6 und der östlichen Uferpromenade zugestimmt. Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherrn wurde in § 2 eine entsprechende Regelung für den Bau und die Unterhaltung eines Einleitbauwerks in den Humboldthafen getroffen. Auch eine Genehmigung für die Einleitung des Niederschlags von MK H1 und der westlichen Uferpromenade wurde in Aussicht gestellt. Hier ist die einzuleitende Niederschlagsmenge so weit wie möglich zu reduzieren und die Einleitgeschwindigkeit auf die Menge eines natürlichen Gebietsabflusses zu drosseln.

In o. a. städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherrn im Bereich des Kerngebietes H6 ist im § 4 aufgenommen worden, dass eine Druckerhöhungsanlage für die Trinkwasserversorgung vom Vorhabenträger zu betreiben ist.

Infolge des hoch anstehenden Grundwassers werden Tiefgeschosse in der Regel in wasserundurchlässigem Beton ausgeführt werden. Sowohl tiefliegende Sohlen von Trogbauwerken als auch tiefreichende unterirdische Geschosse behindern den Grundwasserstrom im Plangebiet, weshalb eine grundwasserschonende Bauweise empfohlen wird. Auflagen zur Bauweise bzw. zur Wasserhaltung werden in der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt und müssen im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren gesondert beantragt werden; sie sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Maßnahmen:

- Dachbegrünungen (siehe TF 6.1),
- Bau eines unterirdischen Rückhaltebeckens (TF 4.4).

Schutzgut Klima/ Luft

Die noch 1996 vorhandene, großräumige Belüftung zwischen dem Großen Tiergarten und den nördlich bebauten Randbereichen des Gesamtquartiers, ist nach der Realisierung zahlreicher Baumaßnahmen im Regierungsviertel und dem Bau des Hauptbahnhofes nicht mehr existent. Klein- und kleinströmige Austauschfunktionen sind jedoch erhalten, wobei die von Süden nach Norden orientierten Luftleitbahnen für die Durchlüftung des Quartiers besonders bedeutsam sind. Durch Nutzungsintensivierung, Verdichtung und Austauschbarrieren sind diese gefährdet.

Bei Realisierung der Bebauung kommt es an austauscharmen Strahlungstagen im Vergleich zum Großen Tiergarten oder gar zum Umland zu merklichen Abkühlungsdefiziten. Bei Winden aus westlicher oder nordöstlicher bis östlicher Richtung kann im Bereich des Humboldthafens von einem Temperaturniveau ausgegangen werden, das in etwa demjenigen der dicht bebauten Areale von Moabit bzw. Mitte entspricht. Lediglich bei südlichen bis südwestlichen Winden sind aufgrund der leeseitigen Lage zum Großen Tiergarten geringere Überwärmungsraten zu erwarten.

Entsprechend der Temperaturzunahme ist auch mit einer Verringerung der relativen Luftfeuchte nach der Bebauung zu rechnen. Eine zu starke Beeinträchtigung des Luftaustausches kann über den Wasserflächen des Humboldthafens eine Anreicherung von Wasserdampf verursachen, was sich negativ auf die Schwülegefährdung des Gebietes auswirken kann. In Betracht der bereits mit hoher Schwülegefährdung belasteten nördlich anschließenden Bereiche ist dieser Punkt besonders zu beachten.

Ein entsprechendes Gutachten aus dem Jahr 2008 stellt fest, dass sich die Wind- und Austauschverhältnisse durch die geplanten Gebäude verschlechtern werden. Die im Zuge der seit 1996 veränderten Planungen entstandene Freihaltung des Hafenhalses von einer Überbauung im Süden zur Spree sind jedoch positiv und ausreichend, um kleinräumige Austauschfunktionen im Bereich des Humboldthafens zu erhalten, wenngleich sie nach Süden durch die Hugo-Preuß-Brücke eingeschränkt werden.

Das Gutachten zur Betrachtung der bodennahen Windverhältnisse (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2008b) kommt schlussendlich zu dem Ergebnis, dass für das gesamte Betrachtungsgebiet die bodennahen Windverhältnisse der Kategorie „keine Windprobleme“ zugeordnet werden können. Auch in Bereichen der Gebäude Stirnseiten mit erhöhten Böigkeiten wäre demnach noch eine Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten entsprechend der Windkomfort-Kriterien möglich.

Maßnahmen:

- Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen (Dachbegrünung), die abkühlend und staubbindend wirken (siehe TF 6.1),
- Schaffung von Arkaden und großen Luftgeschossen zur Verbesserung / Erhaltung des bodennahen Luftaustausches (siehe TF 2.2),
- Ausschließliche Verwendung von Brennstoffen mit niedrigen Emissionswerten (siehe auch TF 5.1).

Schutzgut Landschaft

Durch die geplante Umbauung des Humboldthafens gehen zum Teil bestehende Sichtbeziehungen z. B. zum Solitär des Hauptbahnhofs, zum südlichen Bahnhofsvorplatz, zur Charité und zum Spreebogen verloren. Die derzeit erlebbaren Niveauunterschiede zwischen den einzelnen Hafenbereichen werden durch die geplante Bebauung in den Hintergrund treten bzw. von den neu ausgebildeten Niveaustufen überdeckt.

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO setzt eine besondere städtebauliche Situation voraus. Das städtebauliche Ziel für die Gesamtentwicklung um den Hauptbahnhof schließt die Formulierung einer Stadtkante zur Spree mit einer dem besonderen Ort angemessenen Nutzungsdichte mit einem Höchstmaß an Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt ein. Der besondere Charakter der geplanten Gebäude mit zum Hafenbecken ausgerichteten Arkaden wird in Zukunft raumprägend sein. Diese Struktur soll einen Wiedererkennungseffekt erzielen und den Zusammenhang zwischen den einzelnen Gebäuden am Hafen herstellen.

Ebenso wird das Verbot bzw. die Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und den Fassaden zu den Straßenseiten der Rahel-Hirsch-Straße, des Kapelle-Ufers und den Wasserflächen zugewandten Fassaden den besonderen Charakter des Gebiets fördern. Die derzeit westliche verwahrloste bzw. ungeordnet wirkende, der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Brachfläche, wird ihrer Lage gemäß entwickelt. Durch die geplante Bebauung wird ein einst gewerblich genutzter Hafenbereich zu einem städtebaulich neu strukturierten Stadtraum umgewandelt und in weiten Teilen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dies hat positive Auswirkungen auf die Ausstrahlung des Areals und auf das Landschaftsbild sowie die Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen:

- Ausschluss von verspiegeltem Glas an den Fassaden (siehe TF 8.3),

- Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und an Fassaden (siehe TF 8.1 und 8.2).

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Humboldthafen, der in seiner heutigen Form in der Berliner Denkmalliste erfasst ist, hat sich durch die erfolgte Bebauung an der Ostseite erheblich verändert. Die unter anderem von Schinkel und Lenné entworfene Form des Hafens bleibt unverändert erhalten. Die verschiedenen Hafenebenen sind jedoch nicht mehr uneingeschränkt ablesbar, wenngleich durch eine Neugestaltung der Uferneiveaus an die frühere Strukturierung angeknüpft wurde. Bei der Gestaltung der Freiflächen wurden die verbliebenen Elemente der Hafenausstattung wie Poller oder Großsteinpflaster weiterverwendet. Der Charakter der alten Hafenanlage wird trotz der neuen Bebauung auch zukünftig ablesbar sein.

Bei der vorgesehenen Gebietsentwicklung wird der Umgebungsschutz berücksichtigt. Auf Dächern und an den Fassaden zu den Straßenseiten der Rahel-Hirsch-Straße, des Kapelle-Ufers und an den Wasserflächen zugewandten Fassaden sind Werbeanlagen nur eingeschränkt zulässig.

Maßnahmen:

- Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und an Fassaden (siehe TF 8.1 und 8.2).

Wechselwirkungen

In vielen Bereichen bestehen Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern. Oft werden verschiedene Schutzgüter durch die gleichen Faktoren beeinflusst. Dies gilt insbesondere für die Lärmbelastung und die großflächige Versiegelung des Geländes. Um diese mehrfach negativen Auswirkungen zu minimieren, sollten die empfohlenen Maßnahmen besondere Beachtung finden. Aus den Wechselwirkungen der Schutzgüter und Einflussfaktoren ergeben sich direkt keine weiteren Empfehlungen oder Maßnahmen.

Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung, einschließlich möglicher Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase bezogen auf die Schutzgüter

Es ist im Wesentlichen davon auszugehen, dass sich im Fall einer Nicht-Bebauung der Flächen für die betrachteten Schutzgüter kurz- bis mittelfristig im Vergleich zur heutigen Situation nichts ändert. Da einzelne Teilflächen des Ufers voraussichtlich weiterhin durch verschiedene Zwischennutzungen zu unterschiedlichen Zeiten in Anspruch genommen würden, verblieben diese entweder vegetationslos oder auch in einem ruderalen Entwicklungsstadium. Außerdem blieben die bestehenden Blickbeziehungen erhalten. Es käme nicht zur großflächigen Versiegelung und die Kaltluftströme könnten weiterhin ungehindert zirkulieren. Eine ruderale Entwicklung der Flächen vorausgesetzt, würde das Gebiet in seiner zentralen Lage einen Rückzugsraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten, die in der übrigen, dicht bebauten oder als Parkflächen genutzten Umgebung so nicht mehr vorhanden sind.

Bei einer Nichtdurchführung der im Bebauungsplan geregelten Planung würden die mit dem Vorhaben beabsichtigten Entwicklungen des Quartiers jedoch ebenfalls nicht eintreten. Die westlichen Uferflächen würden nicht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und die besondere Lagegunst nicht in einer der zentralen, innerstädtischen Fläche angemessenen Weise entwickelt.

Da die Fläche des Bebauungsplangebietes innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegt, wäre eine Bebauung nach § 34 BauGB zulässig. Eine Neuorientierung hinsichtlich einer anderen Verwertung und Bebauung des gut erschlossenen, zentralen Geländes wäre

möglich und würde ebenfalls zu Vegetationsverlust und einer zusätzlichen Versiegelung führen, allerdings ohne die mit dem Bebauungsplan gewährleistete städtebauliche Qualität zu sichern.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Naturschutzrechtlicher Eingriff

Wesentliche Beeinträchtigungen der Umwelt sind gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden, zu minimieren oder auszugleichen. Gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Gegenwärtig sind die Flächen im Plangebiet zum einen beräumt bzw. unbebaut und zum anderen auf der Fläche MK H6 auf der Basis einer Planreifeerklärung bereits mit einem Bürogebäudekomplex bebaut. Mangels verbindlicher Bebauungsplanregelungen richtet sich die planungsrechtliche Zulässigkeit der baulichen Nutzung daher nach den Planersatzbestimmungen des § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich) oder § 35 BauGB (Außenbereich). Aufgrund der Lage des Untersuchungsgebiets innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist § 34 BauGB für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblich. Danach ist innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die im Bereich der angrenzenden festgesetzten Bebauungspläne II-201a, II-201db und I-211 zulässige Bebauung, die zum Teil bereits realisiert wurde, ermöglicht eine Überbauung von Grundstücksflächen und ein Bauvolumen in das sich die künftige Bebauung im Bebauungsplanbereich **II-201da** in die nähere Umgebung nach Art und Maß einfügt. Die Erschließung des Plangebietes ist durch die angrenzenden bestehenden Straßenverkehrsflächen gesichert. Planungsrechtlich ergibt sich damit gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB kein Eingriff der auszugleichen wäre. In die Abwägung ist aber insgesamt auch einzustellen, dass im Rahmen der Gesamtplanung zum ursprünglichen Bebauungsplan II-201 ausgleichende Maßnahmen im „Geschichtspark Zellengefängnis“ (im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b) durch die Entwicklungsmaßnahme bereits hergestellt wurden. Eine Zuordnung von Kompensationsmaßnahmen ist im Sinne der Eingriffsregelung bzw. des § 18 BNatSchG nicht erforderlich. Die durchgeführten Maßnahmen entfalten jedoch kompensatorische Wirkung im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO (Ausgleichende Maßnahmen zu Überschreitungen des Nutzungsmaßes (vgl. Abschnitt III Kap. 3.2.4 der Begründung).

Maßnahmen

Real ist nach Durchführung der Planung aufgrund der gegenwärtigen Situation eine Verschlechterung der Umweltsituation zu erwarten, z. B., indem sich die bisherige Versiegelung auf nahezu 100 % erhöhen wird, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Flächen zwischenzeitlich beräumt wurden, aber auch teilweise unterbaut sind. Damit werden die Bodenfunktionen als Lebensgrundlage für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, als Bestandteil des Naturhaushalts sowie als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen außer Kraft gesetzt. Auch wenn die Bodenfunktionen im Plangebiet nicht in besonders schützenswertem Maße ausgeprägt sind, bleiben die negativen Folgen für die Bodenentwicklung sowie negative Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Pflanzen, Tiere, Wasser und Klima bestehen.

Nachfolgend werden die im Rahmen der Planung vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung negativer Umweltauswirkungen im Plangebiet beschrieben.

Schutzgut Mensch

- Erschütterungsschutz: Die Gebäude müssen entkoppelt von den planfestgestellten Verkehrsanlagen Zentraler Bereich gegründet oder andere Maßnahmen mit gleichwertiger

Wirkung getroffen werden, so dass keine Gefährdung der Nutzung durch Erschütterungen besteht (siehe Hinweis Nr. 4),

- Die Planung baulicher Anlagen für eine Fahrradstation (siehe TF 4.3),
- Ausschließliche Verwendung von Brennstoffen mit niedrigen Emissionswerten (siehe TF 5.1).
- Mikroklimatische Verbesserung durch intensive Dachbegrünung und Regenwasserverdunstung (siehe TF 6.1)

Schutzgut Tiere und Pflanzen

- Intensive Dachbegrünung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere (siehe TF 6.1),
- In den Kerngebieten H1 und H6 sind reine Glasfassaden und die Verwendung von spiegelndem Glas unzulässig (siehe TF 8.3).

Schutzgut Wasser

- Ausbildung von Gründächern zur Reduzierung der zu versickernden bzw. abzuleitenden Regenwassermenge sowie für die verzögerte Abgabe der Regenwasserspense an nachgeordnete Systeme (siehe TF 6.3),
- Sammlung des Niederschlagswassers in einem unterirdischen Rückhaltebecken und die daraufhin gedrosselte Abgabe des nicht versickerten Niederschlags in den Humboldthafen (siehe TF 4.4).

Schutzgut Klima/Luft

- Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen (intensive Dachbegrünung), die abkühlend und staubbindend wirken (siehe TF 6.1),
- Schaffung von Arkaden und großen Luftgeschossen zur Verbesserung / Erhaltung des bodennahen Luftaustausches (siehe TF 2.2),
- Ausschließliche Verwendung von Brennstoffen mit niedrigen Emissionswerten (siehe auch TF 5.1).

Schutzgut Landschaft

- Ausschluss von verspiegeltem Glas an den Fassaden (siehe TF 8.3),
- Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und an Fassaden (siehe TF 8.1 und 8.2).
- Mindestanteil von Fenstern, Türen und sonstigen Außenwandöffnungen von 50 % (siehe TF 8.4)

Schutzgut Kultur und Sachgüter

- Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und an Fassaden (siehe TF 8.1 und 8.2).

2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Vor dem Hintergrund der Verlagerung der Hauptstadt und des Regierungssitzes von Bonn nach Berlin (1991) und den daraus resultierenden Planungen („Band des Bundes“ und Pilzkonzept) wurde im Wettbewerb „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ der Entwurf von Prof. Ungers mit der Idee einer baulichen Fassung des Humboldthafens zur Grundlage der weiteren Bearbeitung gemacht. Das Grundkonzept wurde in den Folgejahren hinsichtlich der Nutzungen und der städtebaulichen Ausprägung mehrfach überarbeitet und optimiert. Es wurde eine Vielzahl von Varianten geprüft und verworfen, ohne die grundsätzliche Idee einer städtebaulichen Fassung des Hafenbeckens mit Baukörpern aufzugeben.

Grundsätzlich orientiert sich die Planung weiterhin an der im Rahmen der Abwägung getroffenen Entscheidung einer hohen Verdichtung für das Plangebiet. Als Bebauungsplan der Innenentwicklung wird ein ehemaliges Baugrundstück aktiviert und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB entsprochen. Der im Wettbewerb

prämierte Entwurf wurde optimiert, es sind aber keine grundsätzlich anderweitigen Planungsmöglichkeiten vorgesehen.

3 Zusätzliche Angaben

3.1 Vorgehensweise bei der Umweltprüfung

Wesentliche Grundlage ist der Landschaftsplanerische Fachbeitrag zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof (1996). Die Ermittlung des Eingriffs in diesem Gutachten von 1996 bezieht sich auf den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft, der durch das mit den Bebauungsplänen II-201a, II-201c, **II-201da** und II-201db geschaffene Baurecht entsteht. Die mitunter bis zu sechzehn Jahre alten Erkenntnisse wurden überprüft, aktualisiert und ergänzt. Bei der Bewertung des Eingriffs wurde die aktuell planungsrechtlich zulässige Nutzung berücksichtigt.

Die Ergebnisse folgender Fachgutachten fanden zudem Eingang in den Umweltbericht:

- ACOUPLAN INGENIEURBÜRO FÜR AKUSTIK, SCHALLSCHUTZ UND SCHWINGUNGSTECHNIK (2007): Humboldthafen Berlin. Schalltechnische Untersuchung zum B-Planverfahren II-201d. Zwischenbericht Nr. B1150_1. Bearbeitung Dr.-Ing. U. Donner, Dipl.-Ing. O. Oetting, Berlin. Stand Juni 2007,
- MÜLLER-BBM GmbH (2012): Änderung B-Planentwurf II-201. Schalltechnischer Bericht, Bericht Nr. M98770/01. Bearbeitung Dipl.-Ing. S. Fromm, Stand März 2012,
- MÜLLER-BBM GMBH (2018): Bebauungsplan II-201 da. Schalltechnische Untersuchung (Fortschreibung Planungsstand Mai 2024), Bericht Nr. M178932/01. Bearbeitung Dipl.-Ing. B. Jäger, Stand Mai 2024,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GmbH & Co.KG (2008a): Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“. Luftschadstoffgutachten zu den Bebauungsplanentwürfen **II-201da** und II-201db „Humboldthafen“. Bearbeitung Dr. I. Düring, Dipl.-Geogr. T. Hoffmann, Dipl.-Met. A. Moldenhauer, Karlsruhe. Stand Juli 2008,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GmbH & Co.KG (2008b): Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“. Betrachtung der bodennahen Windverhältnisse zu den Bebauungsplanentwürfen **II-201da** und II-201db „Humboldthafen“. Bearbeitung Dr. I. Düring, Dipl.-Geogr. T. Hoffmann, Dipl.-Met. A. Moldenhauer, Karlsruhe. Stand August 2008,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GmbH & Co.KG (2012): B-Plan II-201d in Berlin, Aktualisierung Lufthygienisches Gutachten. Stellungnahme zur PM2.5-Konzentration für den Bereich B-Plan 201da. Bearbeitung Dipl.-Ing. W. Schmidt, Dr. I. Düring, Karlsruhe. Stand Dezember 2012,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GmbH & Co.KG (2018): B-Plan II-201d in Berlin, 2. Aktualisierung Luftschadstoffgutachten. Bearbeitung Dipl.-Ing. E. Nitzsche, Dipl.-Met. A. Moldenhauer, Dr. I. Düring, Radebeul. Stand Januar 2018,
- INGENIEURBÜRO OBERMEYER, B-Plan **II-201da**, Regenwasserkonzept. Stand September 2022
- BUBO ARBEITSGEMEINSCHAFT FREILANDBIOLOGIE (2008): Vorkommen von Fledermäusen im Bereich des B-Planes Nr. II-201d, „Humboldthafen Berlin-Mitte“. Bearbeitung Dipl. Biol. C. Kallasch, Berlin. Stand Oktober 2008.

Die Bewertung im vorliegenden Umweltbericht erfolgt rein verbalargumentativ. Grundlage der Bewertung war die Beurteilung von 1996 eingedenk der gegenwärtigen Bestandssituation unter Berücksichtigung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung, so wie sie zu dieser Zeit eingeschätzt wurde.

3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Erheblichen Umweltauswirkungen im Rahmen der Umsetzung der vorgesehenen Baumaßnahmen ist durch entsprechende Vorkehrungen vorzubeugen bzw. sind solche Auswirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Von den durch den vorliegenden Bebauungsplan ermöglichten Entwicklungsmaßnahmen gehen unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungsvorkehrungen keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter von Natur und Landschaft, den Menschen oder Kultur- und Sachgüter aus. Die Überwachung der im Rahmen der Bautätigkeiten erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist auf Ebene der Baugenehmigung sicherzustellen.

3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Der vorliegende Bebauungsplan sieht die Entwicklung der Uferflächen des südlichen Humboldthafens zu einem Geschäftsquartier mit städtebaulich qualitativvoller Bebauung und der Schaffung einer Uferpromenade vor. Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauung und Gestaltung des südlichen Humboldthafens wird vor allem im Bereich der Schutzgüter Luft/Klima und Boden zu einer Verschlechterung der Situation im Plangebiet führen (Erhöhung der Versiegelung auf ca. 100 %, Reduzierung der Luftaustauschmöglichkeiten).

Dem steht eine Aufwertung als Kerngebiet gemäß seiner innerstädtischen Lage mit Aufenthaltsqualitäten im Bereich der öffentlichen Uferpromenaden im Sinne eines Beitrags zur Aufwertung des Stadtraums zwischen Regierungsviertel und Hauptbahnhof entgegen. Da die geplante Bebauung nicht über das bereits gemäß § 34 Abs. 1 BauGB zulässige Maß der baulichen Nutzung hinausgeht, d. h. die Eingriffe bereits planungsrechtlich zulässig waren, stellen die geplanten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB planungsrechtlich keinen Eingriff dar, weshalb sich kein Kompensationserfordernis ergibt. Es ergeben sich aus dem vorliegenden Bebauungsplan auch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Sonstige Schutzgebiete bzw. -belange werden ebenfalls nicht berührt.

Aufgrund der bisherigen Nutzung der Fläche als Baugrube, einer damit einhergehenden artenarmen Ausstattung sowie der Absenz planungsrelevanter Tierarten, wird sich eine Bebauung nicht negativ auf die Schutzgüter **Tiere und Pflanzen** auswirken. Auch auf das Schutzgut Mensch sind, unter Berücksichtigung der Regelungen zum Erschütterungsschutz und passiven Schallschutz, keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Um die Einflüsse auf das Schutzgut **Boden** zu minimieren, sollten die Wegeaufbauten in wasser- und luftdurchlässigen Materialien ausgeführt werden. Insgesamt wurde für die Baumaßnahmen auf der Fläche des MK H6 der Großteil des Bodens bis weit ins Grundwasser ausgehoben, so dass seitens der Fachbehörde bezüglich des Bodens für die geplante Nutzung keine Bedenken bestanden.

Aufgrund des hohen Versiegelungsanteils und der baulichen Dichte, welche durch diesen Bebauungsplan vorbereitet werden, sowie einer sich etwa fünf Meter unter Geländeoberkante befindlichen Torfschicht, kann das Ziel eines abflusslosen Quartiers nicht umgesetzt werden. Die teilweise Verdunstung und verzögert abgegebene Niederschlagsmenge von den Gründächern, wird schließlich mit dem gesammelten Niederschlagswasser der Verkehrsflächen in einem unterirdischen Rückhaltebecken gesammelt. Das restliche Niederschlagswasser wird gedrosselt in den Humboldthafen eingeleitet. Grundsätzlich ist von einer Einleitung des Regenwassers in den Humboldthafen abzusehen. Der Möglichkeit der Einleitung des Regenwassers von der Fläche MK H6 sowie zukünftig von der Fläche MK H1 wird lediglich zugestimmt, da erschwerte Rahmenbedingungen für die Ableitung auf den Flächen vorliegen und eine Zustimmung auf Grundlage der besonderen Situation bereits am Anfang des Bebauungsplanverfahrens erfolgte (siehe städtebaulicher Vertrag § 2 Regelungen zum Bau und zur Unterhaltung des Einleitbauwerks für die Regenwasserentwässerung in den Humboldthafen).

Den deutlichsten Einfluss hat die Planung somit auf das Schutzgut **Wasser**. Unter Einhaltung der beschriebenen Maßnahmen und textlichen Festsetzungen (Gründächer, Rückhaltebecken, gedrosselte Abgabe in den Humboldthafen) sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

In Bezug auf das Schutzgut **Klima/Luft** wurde festgestellt, dass sich die Wind- und Austauschverhältnisse durch die geplanten Gebäude verschlechtern werden. Die im Zuge der seit 1996 veränderten Planungen und die entstandene Freihaltung des Hafenhalses im Süden zur Spree sind jedoch positiv und ausreichend, um kleinräumige Austauschfunktionen im Bereich des Humboldthafens zu erhalten, wenngleich sie nach Süden durch die Hugo-Preuß-Brücke eingeschränkt werden. Somit ist auch für dieses Schutzgut nicht mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

Für das **Schutzgut Landschaftsbild** wird sich die planungsrechtliche Sicherung dieser Fläche mit hoher Wahrscheinlichkeit als positiv erweisen, da eine Aufwertung des Stadtbildes und eine Ergänzung der bereits umliegend entstandenen Gebäudekubatur und urbanen Körnigkeit entsteht.

Auch auf den in diesem Umweltbericht als **Kultur- und Sachgut** geführten Humboldthafen, hat das Bauvorhaben keine erheblichen Auswirkungen, da der Charakter der alten Hafenanlage trotz der neuen Bebauung auch zukünftig ablesbar sein wird.

Insgesamt ergeben sich aus der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt.

III Planinhalt und Abwägung

1 Intention der Planung

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

- Transformation eines ehemals gewerblich genutzten Hafengebietes zu einem neuen Quartier im Kontext der neu geschaffenen Stadtstruktur, die sich u. a. durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel, zum Spreebogen und zum Hauptbahnhof auszeichnet,
- Nutzung der Wasserlagen als Teil eines hochverdichteten modernen Quartiers; daraus resultieren besondere städtebaulichen Anforderungen,
- Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes auf der Grundlage der Wettbewerbsentwürfe des Büros von Prof. Ungers sowie der Fortentwicklung durch Prof. Winkens,
- Konkretisierung durch KSP Jürgen Engel Architekten im Bereich des MK H6,
- Sicherung der Grobkonfiguration des Baublockes im MK H1 mit gegenüber dem realisierten Baukörper im MK H6 symmetrischen Außenmaßen insbesondere zur Spreeseite hin, Aufnahme des Arkadenmotivs und Sicherung einer mittig liegenden Durchwegung,
- Sicherung sowohl von öffentlichen Uferpromenaden als auch von Wegerechten auf privaten Baufeldern im Kontext des im FNP dargestellten Grünzugs,
- damit verbundene Steigerung der Erholungsfunktion und Vernetzung mit dem Umfeld, Sicherung des wasserseitigen Arkadenmotivs und von Durchblicken auf den Schifffahrtskanal durch Luftgeschosse in Ost-Westrichtung in den Baublöcken im MK H1 und MK H6,
- Ergänzung der bereits existierenden verkehrlichen Erschließung in angrenzenden Bebauungsplänen durch das Alexanderufer als öffentliche Straßenverkehrsfläche,
- Berücksichtigung planfestgestellter und in Aussicht genommener Verkehrsanlagen (S-Bahn 21) einschließlich der zeitlichen Beschränkung der Bebaubarkeit im MK H1,
- Ermöglichung einer Fahrradstation unterhalb des Viaduktes (für die Deutsche Bahn AG) als Folgenutzung des Hauptbahnhofes,
- Sicherung von Qualitätsanforderungen an die Bebauung durch Gestaltungsvorgaben,
- Definition klarer Kanten zwischen Freiräumen und Gebäuden,
- Ausschluss bestimmter Werbeanlagen zur Bildung eines in sich ruhenden Gesamteindrucks,
- Festsetzungen zum Immissions- bzw. Klimaschutz und zum Ausgleich des ermöglichten hohen Maßes der baulichen Dichte.

2 Wesentlicher Planinhalt und Grundzüge der Planung

2.1 Wesentlicher Planinhalt

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

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan Kerngebiete nach § 7 BauNVO fest. Durch den Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe wird das Kerngebiet gegliedert. Darüber hinaus werden störende Nutzungen wie Tankstellen ausgeschlossen und gleichzeitig nur publikumswirksame Nutzungen für die Erdgeschosszonen zugelassen.

Durch differenzierte Baukörperausweisungen mit Hilfe von Baugrenzen und durch Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie der zulässigen Oberkanten wird in Kombination mit der maximalen Geschossfläche das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt und der oberirdische Baukörper im MK H6 in seiner maximalen Ausdehnung definiert. Im MK H1 erfolgt keine Festsetzung der inneren Baustruktur des Baukörpers - das Luftgeschoss und die Arkaden ausgenommen.

Ferner sichert der Bebauungsplan die Ausprägung von Arkaden und bereitet planungsrechtlich die Belastung von Flächen mit Gehrechten für die Allgemeinheit im Kontext der öffentlichen Uferpromenaden vor.

Der unterirdische Korridor der Fortsetzung der S 21 (City S-Bahn) in Richtung Süden wird von einer Bebauung freigehalten. Zudem wird sichergestellt, dass die Bebaubarkeit des Kerngebiets H1 und sonstiger festgesetzter baulicher Nutzungen westlich des Humboldthafens erst nach Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der S 21 (City S-Bahn) erfolgen kann. Hinweise und nachrichtliche Übernahmen ergänzen die Berücksichtigung Planfestgestellter und noch planfestzustellender Bahnanlagen.

Als öffentliche Bereiche werden durch den Bebauungsplan Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Uferpromenaden) und Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Aufgrund der besonderen Exposition der Bauflächen und der prominenten Lage trifft der Bebauungsplan Gestaltungsfestsetzungen.

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan Umweltbelange, indem er Regelungen zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz trifft und auf ggf. erforderlichen Erschütterungsschutz hinweist. Zum Schutz des Klimas regelt er zudem verbindlich eine Begrünung von Dachflächen sowie die Realisierung von Retentionsdächern und intensiver Dachbegrünung in den Bereichen des MK H1 und MK H6

2.2 Grundzüge der Abwägung

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, womit eine nachhaltige Veränderung der Stadtstruktur einhergegangen ist bzw. weiterhin einhergeht. Der Bereich des Hauptbahnhofes ist ein Gebiet, das bis in die 90er Jahre in weiten Teilen von Bahnnutzungen und sonstigen Nutzungen mit hohem Flächenbedarf geprägt war und zu einem verdichteten, qualitativ hochwertigen innerstädtischen Stadtviertel entwickelt wurde. Dabei ist der erwartete Entwicklungsimpuls des Hauptbahnhofes sowie die Nähe zum Regierungsviertel für die Entstehung eines Stadtquartiers genutzt worden.

Einer der Grundzüge der Abwägung sieht im Ergebnis eine hohe Verdichtung für das Plangebiet vor.

Mit der Entwicklung eines innerstädtischen verdichteten Quartiers wird der Innenentwicklung Vorrang gegeben und in die Abwägung des Bebauungsplans durch folgende grundlegende Belange eingestellt:

- Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB wird gefördert.
- Die Lagegunst des Gebietes, insbesondere seine Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr, soll für die Realisierung einer hohen Dichte ausgenutzt werden.
- Die Belange des tertiären Wirtschaftssektors sowie der Hauptstadtfunktion und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung der daraus resultierenden Arbeitsplätze werden besonders gefördert.
- Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt stehen kleinräumig-nachteilige Belastungseffekte – insbesondere im Hinblick auf Bodenversiegelung und mögliche klimatische Auswirkungen in der Nachbarschaft des Planungsgebietes – den Vorteilen eines Konzeptes gegenüber, welches durch die Innenentwicklung großräumig weniger Belastungen (Flächenverbrauch) bewirkt.

Das Kerngebiet um den Hauptbahnhof soll in erster Linie der Unterbringung von Dienstleistungsfunktionen dienen. Unter Berücksichtigung des städtebaulichen Konzeptes für den Gesamtbereich des ursprünglichen Bebauungsplans II-201, das in überwiegenden Bereichen eine Kerngebietsnutzung bereits gesichert hat bzw. vorsieht, können für Teilflächen - hier für den Bebauungsplanbereich **II-201da** - aus städtebaulichen Gründen in diesem Einzelfall großflächige Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden. Die umgebenden Flächen sind durch Kerngebietsnutzungen geprägt (festgesetzte Bebauungspläne II-201a und II-201c sowie II-201b teilweise), wobei auch zu berücksichtigen ist, dass sich die zulässige Einzelhandelsnutzung im Hauptbahnhof von 15.000 m² Geschossfläche auf das gesamte Gebiet auswirkt, so dass die Zweckbestimmung insgesamt gewahrt ist.

Für sonstige Anforderungen an die Bebauung – beispielsweise in Bezug auf die Gestaltung und Erdgeschossnutzung – ist in die Abwägung einzustellen, dass es sich um einen städtebaulich besonders wichtigen Teilbereich des neuen Stadtquartiers um den Hauptbahnhof handelt, der sich unmittelbar gegenüber dem Regierungsviertel präsentiert und deshalb besondere Regelungen rechtfertigt. Die Kerngebietsnutzung und Typik werden dadurch nicht beeinträchtigt.

Die Teilung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans II-201d in die Bebauungspläne **II-201da** und II-201db hat nicht zur Folge, dass der städtebauliche Zusammenhang der Hafenumbauung aus dem Blickfeld gerät. Das Arkadenmotiv bildet eine umlaufende städtebauliche Klammer. Die Abfolge von einzelnen Baublocken, die das Hafenbecken einrahmen, ist weiterhin städtebauliches Ziel und bedingt, dass die Bezeichnungen für die einzelnen Kerngebiete MK H1 und MK H6, wie sie im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplans II-201d eingeführt worden waren, beibehalten werden.

Der westliche Uferbereich des ehemaligen Hafens stellt insofern eine Besonderheit dar, als dass die Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplans hier nicht zeitnah nach Festsetzung des Bebauungsplans erfolgen kann. Dies ist der Umsetzung der S-Bahnlinie 21 (City S-Bahn) geschuldet. Hier ist die Fachplanung gegenüber der städtebaulichen Entwicklung priorisiert. Einer vorgezogenen Maßnahme im Geltungsbereich des Bebauungsplans hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht zugestimmt. In der Folge kann der sehr wichtige städtebauliche „Schlussstein“ auf lange Zeit nicht gesetzt werden.

Die Baukörperfestsetzung für das MK H1 ist daraufhin deutlich generalisiert worden, um für die zukünftige Gestaltung des Baublocks mehr Spielraum zu lassen. Gleichzeitig werden durch die Festsetzungen die wesentlichen Strukturmerkmale beider den Hafenflankierender Gebäudekomplexe synchronisiert und der städtebauliche Zusammenhang gesichert.

Flächenbilanz

Tabelle 2: Flächenbilanz

Art der Nutzung	Flächengröße	Flächenanteil
Kerngebiet (MK) gesamt	12.376 m²	31,53 %
Kerngebiet H1	6.078 m ²	
Kerngebiet H6	6.298 m ²	
Straßenverkehrsfläche gesamt	10.942 m²	27,88 %
Alexanderufer	4.629 m ²	
Uferpromenade west.	3.012 m ²	
Uferpromenade östl.	3.301 m ²	
Fahrrad-Station	866 m²	2,21 %
Wasserfläche	15.064 m²	38,38 %
Geltungsbereich	39.248 m²	100 %

3 Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplans

3.1 Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)

3.1.1 Kerngebiet und seine Gliederung

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

Im Bebauungsplan wird als Art der baulichen Nutzung ein Kerngebiet festgesetzt, welches sich aus den zwei Teilgebiete MK H1 und MK H6 zusammensetzt. Diese Art der Nutzung für zentrale Funktionen und Einrichtungen entspricht den im Flächennutzungsplan dargestellten Sonderbauflächen Hauptstadtfunktionen bzw. gemischte Baufläche M 1. Damit ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.

Für diese Bauflächen M 1 ist eine hohe Nutzungsintensität und -dichte mit Kerngebietscharakter vorgesehen. Laut Erläuterungsbericht Arbeitsstätten zum FNP sind im Sondergebiet Hauptstadtfunktion „andere großflächige Konzentrationen von Arbeitsplätzen“ anzusiedeln. Hier können auch im Einvernehmen mit dem Bund Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden (Förderung von Nutzungsmischung).

Das Kerngebiet um den Humboldthafen soll aufgrund seiner besonderen Lage in erster Linie der Unterbringung von Dienstleistungsfunktionen mit ergänzenden Handelsbetrieben und gastronomischen Einrichtungen dienen. Diese Ausrichtung der Nutzungen entspricht dem Charakter des Gebiets als Übergang von Hauptstadtfunktionen (z. B. direkte Nachbarschaft zum Ministerium für Bildung und Forschung und dem sogenannten „Futurium“ als Informationszentrum der Bundesregierung gemeinsam mit führenden deutschen Wissenschaftsorganisationen, Stiftungen und der deutschen Wirtschaft) zum Hauptbahnhof mit dem neu entstehenden Quartier. Geschäftsgebäude, wie sie der Bebauungsplan II-201da ermöglicht, dienen der Unterbringung von zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und entsprechen damit der Kerngebietstypik.

Das Teilgebiet MK H6 liegt auf dem Gedenkstreifen des ehemaligen Mauerverlaufs der Grenze zwischen Ostberlin als Hauptstadt der DDR und Westberlin. Die Mauer verlief parallel zum Alexanderufer. Der Gedenkstreifen Berliner Mauer soll daher eine Markierung in den Freiflächen/Innenhöfen des Gebäudes erhalten. Die Realisierung ist im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer im § 3 verankert worden.

3.1.1.1 Ausschluss von großflächigen Einzelhandelsbetrieben

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

(textliche Festsetzung Nr. 1.1)

Die Abwägung zum Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe folgt sowohl städtebaulichen als auch nutzungsstrukturellen und stadtentwicklungsspezifischen Zielen.

Städtebaulich steht zunächst das Ziel der Entwicklung eines angemessenen vis-à-vis zum Regierungsviertel, speziell zum Bundeskanzleramt, dem Deutschen Bundestag und dem Spreebogenpark sowie zur direkten Nachbarschaft des Ministeriums für Bildung und Forschung und dem sogenannten Futurium im Vordergrund. Diese Umgebung lässt das Plangebiet nicht für die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe geeignet erscheinen.

Dabei könnten die für diesen speziellen Ort in besonders prominenter Lage vorgesehenen Gestaltungsvorgaben und insbesondere die Reglementierungen zu den Werbeanlagen mit der Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben in Konflikt stehen.

Allein diese Gründe haben ein solches Gewicht, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe auch nicht im Ausnahmefall zugelassen werden können, da bereits durch einen einzelnen großflächigen Betrieb an dieser Stelle, die gewünschte städtebauliche Entwicklung dieses besonderen Ortes konterkariert werden könnte. Hinzu kommt die Erschließungssituation der Teilfläche MK H1, die einen hohen Ziel- und Quellverkehr im Individualverkehr, wie er durch großflächigen Einzelhandel hervorgerufen würde, nicht verträglich abwickeln kann. Im öffentlichen Straßenraum sind keine Stellplätze vorhanden und der Bau einer Tiefgarage ist durch die Unterbauung des Kerngebiets mit mehreren Tunneln nur eingeschränkt möglich. Die fachgutachterlichen positiven Aussagen zur Abwickelbarkeit des Verkehrs und Qualitätseinstufung der Knoten waren nicht von der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe ausgegangen, sondern von Dienstleitung/Büros.

Nutzungsstrukturell und stadtentwicklungsspezifisch steht der Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe in diesem Teilbereich des Gebietes um den Hauptbahnhof im Einklang mit dem Stadtentwicklungsplan Zentren, da das Plangebiet sich außerhalb der Zentrenstruktur befindet. Dort können großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten außerhalb der Zentren landesplanerisch grundsätzlich nur dann ermöglicht werden, wenn ihre zentrenrelevanten Randsortimente einen Anteil von 10 % nicht überschreiten.

Ein Gutachten aus dem Jahr 2006 hatte belegt, dass die Struktur des neuen Quartiers im Bereich des Bebauungsplans II-201a, bestehend aus durch Quartiersstraßen getrennten einzelnen Baublöcken, für die Etablierung eines Einzelhandelsschwerpunktes oder einer Flaniermeile nicht geeignet ist. Dies kann analog weitgehend auf die Struktur des Bebauungsplans **II-201da** übertragen werden, der ebenfalls aus zwei Einzelblöcken besteht, auch wenn deren Größe der Blöcke theoretisch die Unterbringung großflächiger Einzelhandelsbetriebe ermöglichen würde.

Im angrenzenden Bebauungsplan II-201a ist jedoch bereits planungsrechtlich geregelt, dass im Bahnhofsgebäude selbst 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandelsnutzungen zulässig

sind, von denen rd. 11.000 m² 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. Es liegt hier folglich eine nicht typische Stadtstruktur vor.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c, der ebenfalls eine Kerngebietsnutzung festsetzt, sind Einzelhandelsnutzungen vorrangig in den ersten Vollgeschossen zulässig.

Der Ausschluss von großflächigen Einzelhandelsbetrieben geht stadtentwicklungsspezifisch insbesondere mit dem am 18. November 2010 von der BVV Mitte beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirkes Mitte konform. In diesem sektoralen Fachplan nimmt der Bereich um den Hauptbahnhof eine Sonderfunktion ein. Der Bereich soll den Status eines Stadtteilzentrums nicht überschreiten. Mit dem Angebot an Einzelhandel im Bahnhof selbst ist jedoch der Rahmen für ein Stadtteilzentrum schon ausgeschöpft.

Das Einzelhandelskonzept Mitte führt hierzu 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 m² 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 m² 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 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.“

Im Sinne des Konfliktvermeidungsgebotes und zur Berücksichtigung einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) wird durch die **textliche Festsetzung Nr. 1.1** planungsrechtlich sichergestellt, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe daher nicht zulässig sind. Diese Abwägung insgesamt begründet das Erfordernis, großflächige Einzelhandelsbetriebe auszuschließen, um nachteilige Auswirkungen i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO auf die Zentrenstruktur, die großflächiger Einzelhandel hervorrufen kann, zu vermeiden.

Unter Berücksichtigung des städtebaulichen Konzeptes für den Gesamtbereich des ursprünglichen Bebauungsplans II-201, das in überwiegenden Bereichen eine Kerngebietsnutzung bereits gesichert hat bzw. vorsieht, können für Teilflächen - hier für den Bebauungsplanbereich **II-201da** - aus städtebaulichen Gründen in diesem Einzelfall großflächige Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden. Die umgebenden Flächen sind durch Kerngebietsnutzungen geprägt (festgesetzte Bebauungspläne II-201a und II-201c sowie II-201b teilweise). Zusammenfassend ist hinsichtlich der Wahrung der Gebietstypik der Umgriff des Geltungsbereichs II-201 insgesamt zu betrachten. Dabei ist auch der Sonderfall in die Abwägung einzustellen, der durch den Berliner Hauptbahnhof entstanden ist. Die Zweckbestimmung des Kerngebietes bleibt daher insgesamt gewahrt. Da der Hauptbahnhof als Solitär eine völlig andere Wirkung

hat als die umliegenden Quartiersgebäude aufweist und da sich zudem die Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Bahnhofsgebäudes befinden, haben sie hier keine negativen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild und die Umgebung des Regierungsviertels.

3.1.1.2 Ausschluss von Tankstellen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 1.2)

Der Ausschluss von Tankstellen im Plangebiet, sowohl oberirdischer Tankstellen als auch Tankstellen in Parkhäusern und Großgaragen, ist mit dem angestrebten Nutzungsstrukturkonzept, dem Verkehrskonzept zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs und besonders mit Blick auf die angestrebten, oben bereits beschriebenen städtebaulichen Gestaltungsanforderungen begründet. Offene Flachbauten mit auffälliger Werbung, wie sie typischerweise Tankstellen darstellen, würden diesen städtebaulichen Zielen entgegenstehen.

Weiterer Zielverkehr, den Tankstellen hervorrufen, und die damit verbundenen zusätzlichen Immissionsbelastungen, sollen auch aus Rücksicht auf die öffentlichen Promenadenflächen vermieden werden. Die nächste Tankstelle im Umkreis befindet sich in der Heidestraße und ist in wenigen Minuten vom Plangebiet aus zu erreichen, so dass von einer Sicherung der Versorgung ausgegangen werden kann.

3.1.1.3 Nutzungen entlang der Arkaden und des Friedrich-List-Ufers

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 7 Nr. 1 und 2 und Abs. 8 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 1.3 und Nr. 8.4)

In Teilen der Erdgeschosszonen sollen publikumsintensive Nutzungen angesiedelt werden, um eine lebendige Mischnutzung an ausgewählten Fassadenseiten zu erreichen. Dies sind zum einen die Wasserseiten im Einfahrtsbereich des Humboldthafens (Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal) und die Straßenseite des Friedrich-List-Ufers. Die Sicherung von Einzelhandelsbetrieben sowie Schank- und Speisewirtschaften soll die Attraktivität der Wasserlage und des zukünftig hochwertig gestalteten Washingtonplatzes unterstreichen und verhindern, dass diese Lagegunst ausschließlich „privatisiert“ wird, d. h. vollständig unzugänglich bleibt. Es geht dabei insbesondere um die Wechselwirkung von Gebäudenutzung und öffentlichem Raum. So soll die Qualität des öffentlichen Raumes durch die Sicherung der publikumsintensiven Nutzungen wie Einzelhandel – großflächiger Einzelhandel ausgenommen - und Gastronomie in Teilen der Erdgeschosszonen unterstützt werden. Damit soll im Bereich des Kerngebiets H1 erreicht werden, dass zukünftig die Lebendigkeit auf dem Bahnhofsvorplatz (Washingtonplatz) nicht an einer toten Hausfassade, etwa einer reinen Büronutzung, endet.

Im Bereich der Kerngebiete H1 und H6 ist eine attraktive Erdgeschossnutzung von besonderem öffentlichem Interesse, weil die Gebiete um den Humboldthafen von großen Institutionen wie der Charité, des Ministeriums für Bildung und Forschung und sonstigen Einrichtungen mit Hauptstadtfunktion geprägt sind. Diese sind überwiegend monostrukturiert und weitgehend ohne jegliche öffentliche Nutzung und lassen besonders in den Abendstunden eine Belebung vermissen. Die einzige Ausnahme stellt das Futurium dar.

Da es zur Erreichung der genannten Ziele nicht erforderlich ist, dass die gesamte Erdgeschossfläche für die gewünschten Nutzungen zwingend in Anspruch genommen wird, wird über die **textliche Festsetzung Nr. 8.4** geregelt, dass in den Kerngebieten H1 und H6 die Fassaden entlang der Uferpromenade so zu gestalten sind, dass im ersten Vollgeschoss die Summe der Flächen aller Fenster, Türen und sonstigen Außenwandöffnungen einen Anteil von 50 % der Außenwandfläche nicht unterschreiten dürfen. Dadurch werden andere Nutzungen wie Eingangsbereiche oder Treppenhäuser für die darüber liegenden Geschäftshäuser nicht ausgeschlossen.

Eine alleinige Errichtung von Vitrinen oder Schaufenstern an den Fassaden bzw. im Bereich der Arkaden stellt keine ausreichende publikumsintensive Nutzung dar, da dies nur ein Anschauen ermöglicht, nicht aber das Betreten und den Aufenthalt im Gebäude. Gastronomie oder Einzelhandel ist aber nicht auf die definierten Streifen beschränkt. Eine Nutzung der Erdgeschosszone für Ladennutzungen etc. in einer größeren Tiefe ist möglich, da diese Nutzungen im Kerngebiet allgemein zulässig sind. Treppenhäuser und andere Flächen, die der Erschließung der Nutzung in den oberen Geschossen dienen, können zugelassen werden, wenn dadurch die beabsichtigte Wirkung nicht beeinträchtigt wird.

Neben den stadtgestalterischen und entwicklungsspezifischen Gründen wie der Belebung und Vernetzung der einzelnen Quartiere durch fußläufiges Publikum werden mit der Festsetzung die Belange der Wirtschaft wie des Einzelhandels berücksichtigt, da insbesondere Flächen an attraktiver Stelle für den Handel und für Gastronomie bereitgestellt werden.

Um das mögliche Nutzungsspektrum in den definierten Bereichen offen zu halten und mehr Spielraum gegenüber den allgemein zulässigen Einzelhandelsbetrieben und gastronomischen Angeboten einzuräumen, werden im Bebauungsplan keine Ausnahmeregelungen aufgenommen, sodass der Nutzungskatalog des § 7 BauNVO ausgeschöpft werden kann. Dies ist nicht zuletzt angesichts des langen Zeitraums bis zum möglichen Bau des Gebäudes im MK H1 und der Veränderungen im Einzelhandel opportun. Demnach können im Geltungsbereich des Bebauungsplans auch Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Vergnügungsstätten, sofern es sich nicht um Spielhallen, Wettbüros und Vergnügungsstätten zur Schaustellung von Personen (z. B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen) handelt, ausnahmsweise zugelassen werden. So könnten z. B. Einrichtungen der Kreativwirtschaft oder Ateliers und Galerien zur Belebung des Quartiers beitragen.

Da Spielhallen, Wettbüros und Vergnügungsstätten zur Schaustellung von Personen (z. B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen) den genannten Zielen entgegenstehen, werden diese durch die **textliche Festsetzung Nr. 1.3** als unzulässig erklärt. Diese Nutzungen fügen sich nicht in das gestalterische Profil des Gebietes ein und können darüber hinaus durch ihren Nutzerkreis eine negative Ausstrahlung auf das Bahnhofsumfeld einerseits und das angrenzende Regierungsviertel andererseits haben.

Gerade der Hauptbahnhof hat sich zu einer Visitenkarte des Landes Berlin entwickelt. Hier gewinnen z. B. tausende Reisende ihren ersten Eindruck von der Hauptstadt. Vom Bahnhofsgelände und seinem südlichen Vorplatz, dem Washingtonplatz, eröffnet sich der Blick auf das Regierungsviertel und das Kanzleramt. Die Gustav-Heinemann-Brücke, die Hauptbahnhof und Regierungsviertel verknüpft, ist im höchsten Maße frequentiert und führt direkt auf das Kerngebiet H1 zu bzw. geht in die Straße Friedrich-List-Ufer über.

Die Zweckbestimmung eines Kerngebiets bleibt auf beiden Teilflächen insgesamt gewahrt.

3.2 Maß der baulichen Nutzung und Überbaubare Grundstücksflächen

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

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzungen 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 und 2.6)

3.2.1 Zugrundeliegendes Konzept/besondere städtebauliche Rechtfertigung der Bebauungsstruktur

Die Umbauung des Hafenbeckens ist auf das Ergebnis des 1994 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zurückzuführen, aus dem Prof. Ungers als Preisträger hervorgegangen war

(siehe Kapitel I.4.). In Abstimmung mit ihm erfolgte eine städtebauliche Weiterentwicklung der ursprünglichen Grundidee der Umbauung des Hafenbeckens, die auf Basis einer Analyse der Bebauungs- und Nutzungsstrukturen innerstädtischer Wasser- und Hafenanlagen in sieben europäischen Großstädten vorgenommen worden ist. Hieraus wurden die folgenden Entwurfsgedanken abgeleitet:

- Arkadierung der Gebäude zu den Wasserseiten hin zur Verzahnung von Bebauung und Wasser,
- einheitliche Fassadenstrukturen zur Bildung eines in sich ruhenden Gesamteindrucks,
- gezielte Öffnungen in der Umbauung zur Charakterisierung von stadträumlichen Blickbeziehungen,
- Definition klarer Kanten zum Innen- und Außenraum,
- Stärkung der Nachbarschaften über die Nutzungsstruktur.

Basierend auf diesen Entwurfsprinzipien entwickelte der Architekt Prof. Winkens 2006 das städtebauliche Konzept, das dem weiteren Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegt wird. Grundgedanke der Neuplanung ist es, die von Lenné im 19. Jahrhundert geplante Axialität durch den Spreebogen und den Humboldthafen in Nord-Süd-Richtung bei der Planung der Baukörper aufzugreifen und in ihrer Wirkung zu steigern. Die vorhandenen Elemente des halbkreisförmigen Spreebogens und die axial in Nord-Süd-Richtung darauf bezogene Figur des Humboldthafens/Schiffahrtskanals werden als prägende Elemente weiterentwickelt.

Die ehemals vorgesehene durchlaufende Bebauung wird dabei in Einzelbaukörper/Einzelblöcke aufgelöst. Der Bebauungsplan setzt dies um, indem er zwei Baublöcke identifiziert (H1 und H6). Diese Baublöcke reichen deutlich näher ans Wasser heran als dies beim Entwurf von Prof. Ungers noch der Fall war und stehen damit im direkteren Bezug zu diesem. Die Baublöcke im MK H1 und MK H6 stehen zum einen im Kontext der gesamten Hafenumbauung und in der direkten Nachbarschaft zum Hauptbahnhof und zum Bundesministerium für Bildung und Forschung.

Zum anderen stellt sich die jeweilige städtebauliche Situation diesseits und jenseits des Bahnviaduktes unterschiedlich dar. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db ist die Lage an der Invalidenstraße, die Nähe zu den Kultureinrichtungen (Hamburger-Bahnhof) und zur Charité und das eigentliche Hafenbecken charakteristisch; für den Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** ist es die Lage an der Spree und die Nähe zum Regierungsviertel.

Der Bebauungsplan nimmt weitere Differenzierungen vor, die im Bereich des Kerngebietes H6 dem städtebaulichen Konzept von KSP Architekten folgen. Dieser Entwurf hatte jedoch die wesentlichen Elemente aus dem Entwurf von Prof. Winkens beibehalten wie die

- Gliederung des Blockes in einen höheren Kopfbau, der sich zur Wasserkante erstreckt,
- Durchlässigkeit des Blockes durch ein mittig angeordnetes Luftgeschoss zur optischen und funktionalen Verknüpfung mit dem Umfeld und zur Herstellung der Durchlässigkeit zwischen Hafen und Umgebung,
- Beibehaltung von weitläufigen Arkaden zur Wasserseite hin, die eine prägende Typologie der Hafenumbauung darstellt.

Diese städtebaulichen Grundgedanken finden sich auch in der Baukörperfestsetzung des Kerngebietes H1 wieder. Neben der gleichen Größe und Höhe der Kerngebiete H1 und H6 werden die Freihaltung des Luftgeschosses zwischen Friedrich-List-Ufer und der Uferpromenade sowie die Auskragung des Kopfbaus entsprechend der gegenüberliegenden Seite (Nebenzeichnung 2) und die Arkadierung zur Wasserseite hin festgelegt, um eine symmetrische Grundstruktur zu gewährleisten.

Im nachgelagerten Verfahren soll zudem eine vertragliche Regelung mit dem zukünftigen Erbbaurechtsnehmer des MK H1 geschlossen werden, die eine publikumswirksame Gestaltung der EG-Zone Richtung Friedrich-List-Ufer vorsieht.

Ansonsten bleibt die innere Struktur des Blockes zukünftiger Entwurfsbearbeitung überlassen. In der Abwägung hat sich der Plangeber ansonsten dafür entschieden, die gewünschte Symmetrie der Eingangsgebäude beidseitig des „Hafenhalses“ auf die genannten wesentlichen städtebaulichen Merkmale in Verbindung mit den ergänzenden (Gestaltungs-) Regelungen zu beschränken, weil das spätere Nutzerprofil für das Kerngebiet H1 nicht durch eine zu starre Vorgabe des Baukörpers eingeschränkt werden soll. Hinzu kommt, dass die reale Umgebung der beiden Baublöcke (H1 mit seiner Orientierung zum Bahnhofsvorplatz und dem Kerngebiet H6 mit seiner Orientierung zum Alexanderufer mit dem benachbarten Ministerium für Forschung und Bildung und dem „Haus der Zukunft“) sehr unterschiedlich ist und andere architektonische Antworten erfordert.

Beiden Baublöcken liegt jedoch eine besondere Lage im Stadtgrundriss zugrunde. Diese begründet sich durch

- die unmittelbare Nachbarschaft zum Hauptbahnhof und zum Bahnviadukt,
- die unmittelbare Nachbarschaft zu Regierungseinrichtungen,
- die Lage an den Wasserstraßen der Spree und dem weiten Landschaftsraum des Spreebogens
- die Lage am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/ Humboldthafen.

Es handelt sich um äußerst exponierte Baugrundstücke mit großer Fernwirkung. Allein die Tatsache, dass es sich dabei um historische Hafenflächen handelt, zeugt davon, dass es sich um eine ganz besondere Wasserlage handelt, also einer besonderen örtlichen Situation, die baulich gefasst integriert werden muss. Der Zuschnitt der Baugrundstücke unterliegt zudem den Anforderungen an die Zugänglichkeit des Hafenbeckens für die Allgemeinheit („Öffentliche Uferpromenade“).

Den daraus resultierenden Anforderungen wird im Bebauungsplan Rechnung getragen durch

- den Wechsel von privaten Bauflächen und durchgängigen öffentlichen Uferpromenaden,
- der Ausnutzung der Wasserlage durch Blickbeziehungen zwischen den Einzelblöcken und durch je ein durchgängiges Luftgeschoss,
- der sich aus beiden Punkten ergebenden Durchlässigkeit des Plangebietes
- und der Ausformulierung städtebaulicher Kanten zum offenen Spreeraum, dem Regierungsviertel und zum Bahnhofsquartier.

Im Falle des Kerngebietes H6 ist die architektonische und städtebauliche Lösung im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes im Jahre 2010/11 gefunden worden. Diesem Entwurf mit dem Titel „HumboldthafenEins“ für den Baublock im MK H6 liegt folgende Entwurfsidee zugrunde, die die Entwurfsverfasser wie folgt formuliert haben:

Städtebau und Gebäudestruktur

Das geplante Bürogebäude „HumboldthafenEins“ mit sieben bzw. acht Obergeschossen liegt in prominenter Lage am Humboldthafen unweit des Berliner Hauptbahnhofs und der Regierungsbauten am Spreebogen. Die Sockelgeschosse bilden klare Raumkanten zur Umgebung. Sie sind im Bereich des mittigen Durchgangs und der Zugänge zu den Innenhöfen am Alexanderufer aufgeständert und markieren so die fußläufigen Verbindungen. Zum Humboldthafen wird durch die 2-geschossige Arkade eine attraktive und geschützte Zone für Fußgänger geschaffen. In den oberen Geschossen werden die Höfe durch den mäanderförmigen Baukörper nach außen hin geöffnet. Dadurch ergeben sich gute Blickverbindungen zur Umgebung sowie

gute Belichtungsmöglichkeiten. Die Mäanderform trägt zur Verzahnung des Gebäudes mit seiner Umgebung bei. Zugleich wird das eine Geschoss höhere und auskragende Kopfgebäude, das den Abschluss zur Hugo-Preuß-Brücke bildet, betont.

Fassade

Die Regelfassade wird durch vertikale Lisenen geprägt, die der Fassade Tiefe und eine interessante Oberflächenstruktur verleihen, die aber nicht Gegenstand der Festsetzung sind. Die dazwischen liegenden hohen Fenster ermöglichen einen guten Ausblick auf die prägnante Umgebung. Durch die unregelmäßige Anordnung der verschiedenen breiten Lisenenelemente entsteht ein lebendiges Fassadenbild. Die hellen Fassadenelemente sind zu einer Seite abgeschrägt, so dass ein interessantes Licht und Schattenspiel entsteht. Die Geschossdecken werden durch umlaufende horizontale Bänder markiert, die aus dem gleichen Material bestehen. Zur Uferpromenade werden die Sockelgeschosse durch ein transparentes Fassadenband (ein Vollgeschoss) getrennt, dass zugleich die Haupt-Eingangsebene von der Hugo-Preuß-Brücke aus betont.

Nicht alle genannten Entwurfselemente werden planungsrechtlich gesichert, da es das Ziel des Bebauungsplans ist, die städtebauliche Grundstruktur zu sichern und durch wenige erforderliche Gestaltungsvorgaben zu ergänzen.

3.2.2 Erweiterte Baukörperfestsetzung/Baugrenzen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 Abs. 1 BauNVO]
(**zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 2.1, 2.2 und 2.6**)

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

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen bestimmt, d. h. die überbaubare Grundstücksfläche entspricht der maximal zulässigen Grundfläche der oberirdischen baulichen Anlagen. Durch die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen in Verbindung mit der Zahl der zulässigen Vollgeschosse und der Oberkante der Gebäude als Höchstmaße (vgl. Kapitel III.3.2.6) sowie der maximal zulässigen Geschossfläche wird das Volumen der Baukörper rechtlich eindeutig bestimmt (sogenannte erweiterte Baukörperfestsetzung).

Die so durch die Planzeichnung (Hauptzeichnung und Nebenzeichnungen 1 bis 6) konkret bestimmte Fläche der Baukörper ist zum einen eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO und Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO, zum anderen legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne des § 23 BauNVO fest. Gegenüber der flächenmäßigen Ausweisung bzw. der Festsetzung von Baufenstern schränkt die erweiterte Baukörperausweisung durch allseitige Festsetzung der Baugrenzen und Festsetzung der zulässigen Geschossfläche von jeweils 29.890 m² den Rahmen für eine Realisierung von Baumaßnahmen ein.

Die maximal zulässige Grundfläche der baulichen Anlagen ergibt sich, da es sich hier um eine Baukörperausweisung handelt, aus der durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche (siehe **textliche Festsetzung Nr. 2.6**).

Da die nunmehr zur Festsetzung vorgesehene Gebäudestruktur gegenüber der einst „L-förmigen“ Konfiguration deutlich kompakter und flächenintensiver ist, als dies zum Zeitpunkt der Planfeststellung der unterirdischen U-Bahntunnels vorgesehen war, wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans II-201da eine Überprüfung erforderlich, ob diese Bebauung oberhalb der unterirdischen Tunnelbauwerke überhaupt umsetzbar ist. Die „Untersuchung der Tragfähigkeit des Tunnels U 5 im Bereich des Baufelds MK H1“ durch das Ingenieurbüro Leonardt, André und Partner vom 26. April 2013 ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

„Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist die Überbauung des Tunnelbauwerks U 5 in der durch den Entwurf zum Bebauungsplan **II-201da** konzipierten Form realisierbar. Es konnte gezeigt werden, dass in Teilbereichen, deren ursprüngliche Lastvorhaltungen gem. Bestandsstatik U 5 für die Überbauung nicht ausreichend sind, ausreichende Tragreserven durch Nachrechnung des Tunnelbauwerks erschlossen werden oder ergänzend durch eine angepasste konstruktive Gestaltung der Überbauung sichergestellt werden können. Damit lässt sich die Machbarkeit des neuen Gebäudekonzepts hinsichtlich der globalen Standsicherheit grundsätzlich bestätigen.“ Gleichzeitig ist im Rahmen dieses Gutachtens darauf hingewiesen worden, dass Setzungen möglich sind, die das Tunnelbauwerk direkt durch direkte Belastungen oder indirekt durch Mitnahmesetzungen beeinflussen werden. Da aus der seitens der BVG übergebenen Bestandsstatik nicht entnommen werden konnte, in welcher Weise und Größe die nachträglichen Setzungseinflüsse auf das Tunnelbauwerk infolge der bisher geplanten Bebauung berücksichtigt wurde, ist eine weitere gutachterliche Untersuchung erforderlich geworden.

In dieser „Gutachterlichen Stellungnahme zum Setzungsverhalten des U 5-Tunnels im Baufeld MK H1“ durch Geotechnik und Dynamik Consult GmbH vom 16. Oktober 2013 ist Folgendes nachgewiesen worden: „Die „maximale Setzung am U 5-Tunnel beträgt ca. 2,0 cm und tritt am östlichen Rand zwischen den Achsen 161 und 162 auf. Zum Westen hin nimmt sie kontinuierlich ab. Am westlichen Rand des U 5-Tunnels beträgt die maximale Setzung 0,6 cm. Die Verkipfung in Querrichtung des Tunnels beträgt ca. 1/1250.“

Die detaillierte Bebauungsstruktur bleibt im Falle des Kerngebiets H1 - im Rahmen der Festsetzungen sowie sonstiger rechtlichen Erfordernisse – der weiteren Entwurfsentwicklung etwa zur Dimensionierung von Innenhöfen oder Bestimmung einer sonstigen inneren Struktur überlassen. Allerdings wird in der Breite spiegelsymmetrisch zum MK H6 ein Luftgeschoss festgesetzt, das auch den planfestgestellten Treppenzugang und die Lüftungsrohre berücksichtigt.

Der Festsetzung der Baugrenzen lag im Falle des Kerngebiets H6 zwar eine konkrete städtebauliche Figur zugrunde, die jedoch gegenüber der tatsächlichen Gebäudeplanung noch einen gewissen Spielraum ermöglichte. Der Bebauungsplan hat den Entwurf von KSP Jürgen Engel Architekten in teilweise generalisierter Form nachvollzogen, indem er die folgenden Kompositionselemente planungsrechtlich sichert:

- wasserseitiges Arkadenmotiv in Verbindung mit einer geschlossenen zweigeschossigen Bebauung zum Hafenhals hin (mittiges Luftgeschoss ausgenommen),
- darüber liegender „mäanderförmigen“ Verlauf des Baukörpers mit zwei Öffnungen zur Wasserseite hin,
- räumliche Durchlässigkeit zwischen Alexanderufer und öffentlicher Uferpromenade durch ein mittig im Baublock liegendes Luftgeschoss in Verbindung mit einem Innenhof,
- Anschluss von zwei Innenhöfen an das Alexanderufer über Luftgeschosse, die die räumliche Verbindung mit dem Umfeld verbessern.

Die Innenhöfe im MK H6 sind unterbaubar und dienen – insbesondere im nördlichen Bereich - als gebäudeinterne Erschließungsflächen. So liegt hier die Zufahrt zur Tiefgarage, die allerdings nicht planungsrechtlich verbindlich geregelt wird. Durch Rampen und Treppenanlagen können hier, wie auch im mittleren Durchgangsbereich, zudem die Niveauunterschiede zwischen Alexanderufer und öffentlichen Uferpromenaden bzw. Zugängen zum Gebäude ausgeglichen werden.

In der Planzeichnung wird die Schließung der Baukörper oberhalb der Luftgeschosse in den Nebenzeichnungen 1, 4, 5 und 6 festgesetzt, die Auskragungen am Kopfbau in den Nebenzeichnungen 2 und 3. Die Festsetzung der Arkaden erfolgt außer in der Planzeichnung durch

die **textlichen Festsetzungen Nr. 2.1 und Nr. 2.2**, in der zur städtebaulich gewünschten Großzügigkeit die Mindesthöhe des ersten Vollgeschosses und somit auch der Arkaden festgelegt wird. Dabei beträgt die Unterkante der Rohbaudecke des ersten Vollgeschosses gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 2.1** eine Höhe von 38,7 m. Die Höhe der Arkaden werden durch die **textliche Festsetzung Nr. 2.2** ebenfalls bis zu einer Höhe von 38,7 m über NHN (das entspricht etwa 5,5 m lichte Höhe) festgelegt, wie sie das städtebauliche Konzept von Prof. Winkens für die den Hafen umlaufenden Arkaden zugrunde gelegt hatte.

In gleichem Maße großzügig ist auch die architektonische Ausprägung eines repräsentativen Sockelgeschosses in einer Höhe von mindestens 5,5 m im Bereich des Kerngebiets H1 gewünscht. Durch die Ausbildung von großzügigen Geschosshöhen insbesondere im Bereich des Sockelgeschosses soll ein dem Standort angemessener, repräsentativer Gebäudetyp entstehen (Nähe zur „Ikone Hauptbahnhof“, Regierungsviertel, Bundesministerien) der gleichzeitig mit dem weitläufigen Washingtonplatz und seinem Solitärgebäude korrespondiert.

Die **textlichen Festsetzungen Nr. 2.1 und Nr. 2.2** bestimmen für das erste Vollgeschoss bzw. für die Arkaden eine Mindesthöhe von 38,7 m über NHN (entspricht ca. 5,5 m lichter Höhe). Damit wird ein Mindestmaß für Teile baulicher Anlagen festgesetzt. Gemäß § 16 Abs. 4 BauNVO können Mindestmaße nur in Verbindung mit Höchstmaßen festgesetzt werden. Dieser Anforderung wird im vorliegenden Bebauungsplan entsprochen, da für das Baugebiet zugleich eine verbindliche Oberkante baulicher Anlagen festgesetzt ist. Diese Oberkante stellt das absolute Höchstmaß für sämtliche Teile der baulichen Anlagen dar und gilt somit auch für das erste Vollgeschoss, die Arkaden sowie sonstige Bauteile.

Eine gesonderte ausdrückliche Festsetzung eines Höchstmaßes ausschließlich für die Arkaden oder das Sockelgeschoss ist daher nicht erforderlich, da die festgesetzte Gebäudeoberkante als umfassendes Höchstmaß im Sinne des § 16 Abs. 4 BauNVO wirkt. Das Mindestmaß (38,7 m über NHN) steht somit systematisch in Verbindung mit dem festgesetzten Höchstmaß der baulichen Anlagen.

Die festgesetzte Oberkante baulicher Anlagen stellt zugleich das Höchstmaß im Sinne des § 16 Abs. 4 BauNVO für alle Teile der baulichen Anlage dar. Die Mindesthöhen nach Nr. 2.1 und Nr. 2.2 stehen in unmittelbarem systematischem Zusammenhang mit dieser Oberkante.

Unter Anwendung des § 33 BauGB ist für das Vorhaben „HumboldthafenEins“ 2013 die Planreife erteilt worden (vgl. Kapitel V.19). Auf dieser Basis ist der Bürokomplex nach den Plänen von KSP Jürgen Engel Architekten errichtet und 2015 fertig gestellt worden. Nachträglicher Änderungsbedarf für die Nutzungsmaße hat sich aus der Umsetzung des Vorhabens nicht ergeben. Am 12. Juni 2015 ist das Bürogebäude „HumboldthafenEins“ an den Mieter übergeben worden.

3.2.3 Darstellung und Würdigung der Abstandsflächenverkürzungen

Es bedarf der besonderen städtebaulichen Rechtfertigung, die bereits im Abschnitt 5.2.1 dargelegt wurde - unter Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse und der besonderen planerischen und baulichen Situation von den Abstandsflächen abzuweichen.

In § 6 Abs. 5 BauOBl sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestabstände festgelegt. Soweit sich durch die Baukörperausweisung bzw. andere ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 3 BauOBl damit sein Bewenden. Das heißt, dass der Vorrang des Bebauungsplans gegenüber der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächentiefe gegeben ist.

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

Im Übrigen sind die Belange, die im folgenden Kapitel in die Abwägung hinsichtlich der Überschreitung der Obergrenze der BauNVO eingestellt werden, auch Gegenstand der Abwägung zur Nichteinhaltung der Abstandsflächen, sollen aber nur einmal vorgetragen werden, um Doppelungen zu vermeiden.

Die Umsetzung des im Abschnitt 3.2.1 dargelegten städtebaulichen Konzeptes hat in Teilbereichen eine Verringerung der 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.

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 die Vermutung dafür, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gegeben sind, wenn nicht im Einzelfall aufgrund besonderer Umstände das Gegenteil gezeigt werden kann.

Die Mindestabstandsflächen 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 und sind im Abstandsflächendiagramm vom 19. April 2012 dargestellt worden. Die Mindestabstandsflächen der Bauordnung für Berlin würden im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans an einigen Stellen unterschritten und werden stattdessen planungsrechtlich auf Basis der Ermächtigung des § 6 Abs. 5 Satz 3 BauO Bln verkürzt, d. h. partiell außer Kraft gesetzt.

Abstandsflächen zu den öffentlichen Verkehrsflächen und zur Wasserfläche

An der Rahel-Hirsch-Straße, dem Kapelle-Ufer, dem Alexanderufer, dem Friedrich-List-Ufer mit angrenzendem Washingtonplatz und zu den wasserseitigen Promenadenflächen sind die öffentlichen Verkehrsflächen bzw. der Bahnhofsvorplatz so weitläufig, dass die Mindestabstandsflächen eingehalten werden. Die Abstandsflächen gehen nicht über die Hälfte der öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich Bahnhofsvorplatz hinaus bzw. bleiben deutlich dahinter zurück oder liegen auf den Wasserflächen. Ausgenommen von dieser Aussage ist die Abstandssituation im nördlichen Bereich des Friedrich-List-Ufers nördlich der östlichen Spitze des Bahnhofsbügelgebäudes.

Das Alexanderufer hat eine Breite von 26,8 m und die Straßenmitte wird auch von der gegenüberliegenden Bebauung im Bereich des Bebauungsplans I-211 nicht überschritten. Gleiches gilt auch für die Nordseite des Kerngebiets H6, da der offene Viadukt auch als Verkehrsfläche zu werten ist.

Damit ist auf den nach außen gerichteten Gebäudeteilen eine entspannte Situation hinsichtlich der abstandsflächenrelevanten Belange zu verzeichnen. Nachbarschützende Belange werden nicht beeinträchtigt. Die Verkehrsfläche des Bahnviaduktes wird nur von einer untergeordneten Teilfläche von nur etwa 45 m² von einer Abstandsfläche des MK H6 tangiert.

Im MK H1 überlappt die Abstandsfläche des Bahnhofdachs (Viadukt) in einer Tiefe von bis zu 3,2 m und einer Länge von 34 m die Abstandsfläche des Baublocks.

Gebäudeinterne Abstandsflächen im Baublock H6

Durch die mäanderförmige Ausprägung des zulässigen Baukörpers im Kerngebiet H6 mit seinen drei Innenhofbereichen kommt es zu Abstandsflächenüberdeckungen gegenüberliegender Bauteile. Im mittleren, zum Alexanderufer vollständig offenen Hof ist die Überdeckung zwar

auf einer Tiefe von etwa 6,0 m vorhanden, aber nur in Ostwestrichtung ausgeprägt. Im nördlichen Hof ist die Überdeckung kreuzförmig, dafür wenig stark (4,5 m in Ostwestrichtung und 3,0 m in Nordsüdrichtung) gegeben. Bedingt durch den höheren Kopfbau in Richtung Spree ist das „Überdeckungskreuz“ im südlichen Innenhof kräftiger (6,0 m in Ostwestrichtung und 3,0 m in Nordsüdrichtung). Hinzu kommt eine kleine Überlappungsfläche durch die 2,3 m tiefe Vorstreckung des Kopfbaus.

Hinsichtlich der Belange, die bei Nichteinhaltung der Abstandsflächen zu betrachten sind, ist Folgendes in die Abwägung einzustellen: Der zulässige freistehende Baukörper verfügt aufgrund seiner Position und Lage an Wasser- und öffentlichen Verkehrsflächen über außergewöhnlich gute Voraussetzungen in Bezug auf eine gute Belüftung, wie sie an kaum einem innerstädtischen Standort vorzufinden ist. Zwar ist die Belichtung innenhofseitig eingeschränkt, aber jeder Gebäudeteil verfügt über eine zweiseitige Belichtung. Das Umgebensein von rechtlich gesicherten Freiflächen gewährleistet, dass auch in Zukunft keine Beeinträchtigung erfolgen kann.

Die Überlappungen sind der zulässigen Höhe der Baukörper geschuldet und nicht der Enge der Hofsituationen. Mit Breiten von 16,7 m bzw. 18,4 m werden annähernd Straßenbreiten erzielt, so dass nachteilige Auswirkungen für die Sozialabstände nicht erkennbar sind.

Dem Brandschutz kann in einem multifunktionalen Gebäude, das hier aufgrund der Festsetzungen planungsrechtlich zulässig ist, durch gebäudeinterne technische Ausstattungen Rechnung getragen werden. Insgesamt bleibt hervorzuheben, dass es sich bei der Neubebauung um einen hochmodernen Gebäudekomplex nach dem neuesten Stand der Technik handelt, bei dem etwa die Anforderungen aus dem Arbeitsschuttschutz durch entsprechende Beleuchtungsmittel eingehalten werden, so dass hier die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – anders als etwa im sanierungsbedürftigen Altbau – gewahrt sind.

Auch ist die städtebauliche Ausgangslage eines weitgehend frei im Raum stehenden Baukörpers in unmittelbarer Wasserlage maßgeblich in die Beurteilung mit einzubeziehen.

Baukörper im MK H1 und Bahnhofshalle des Hauptbahnhofs

Hinsichtlich der Nordfassade des planungsrechtlich zulässigen Gebäudes (H1) und der Dachausprägung der Bahnhofshalle kommt es zu einer Überdeckung der Abstandsflächen – sofern die Regelungen der Bauordnung zum Tragen kämen – auf einer Länge von 34 m und einer Tiefe von bis zu 3,2 m.

Eine direkte Besonnung der Nordfassade ist ohnehin nicht gegeben, jedoch könnten Reflexionen der gläsernen Bahnhofshalle positive Auswirkungen auf die Lichtsituation an der Nordseite haben. Die Hallenkonstruktion ist zudem aufgeständert auf dem Viadukt angeordnet und gewölbt, so dass es sich um eine weit bessere Belichtungssituation handelt als bei zwei gegenüberliegenden monolithischen Wänden. Auch im Baukörper im MK H1 können zudem die Anforderungen aus dem Arbeitsschuttschutz durch entsprechende Beleuchtungsmittel eingehalten werden.

Auch dieser zulässige freistehende Baukörper wird über außergewöhnlich gute Voraussetzungen in Bezug auf die Belüftung verfügen.

Bei dem Mindestabstand von 15,0 m zwischen Bahnhofshalle und den zulässigen Baukörpern im MK H1 sind nachteilige Auswirkungen hinsichtlich der Sozialabstände nicht zu befürchten. Nachbarschützende Belange sind nicht tangiert, da es sich beim Bahnhofsgebäude um eine öffentliche Nutzung handelt, die keine Empfindlichkeiten etwa hinsichtlich zu wachsender Sozialabstände mit sich bringt. Bei den eigentlichen Bahnhofsnutzungen (Bahnsteig, Zugänge etc.) handelt es sich nicht um Räume, die für einen dauernden Aufenthalt von Menschen geeignet

sind, so dass eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gegeben ist, zumal die Bahnhofshalle kein Ort des ständigen Aufenthalts ist. Die Berücksichtigung der Sozialabstände kann im MK H1 auch durch Verwendung architektonischer und sonstiger Gestaltungselemente erfolgen, z. B. durch die Verwendung von lichtdurchlässigen, aber nicht durchsichtigen Materialien oder Sichtschutzelementen. Wegen mangelnder Rechtsgrundlage ist dies aber nicht Gegenstand der Festsetzung.

Dem Brandschutz kann durch gebäudeinterne technische Ausstattungen Rechnung getragen werden. Insgesamt bleibt auch hier hervorzuheben, dass es sich bei der Neubebauung um einen hochmodernen Gebäudekomplex nach dem neuesten Stand der Technik handeln wird, so dass hier die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – anders als bei sanierungsbedürftigem Altbau – gewahrt sind.

Baukörper im MK H1 und Bügelgebäude des Hauptbahnhofs

Die Beziehung zwischen diesen Baukörpern weist in mehrerlei Hinsicht Besonderheiten auf. Diese sind städtebaulich gewollt und gehen auf das 1994 von beiden Eigentümerseiten (Land Berlin und Deutsche Bahn) mitgetragene Wettbewerbsergebnis zurück. Dabei mussten die Zwangspunkte aus Bahnanlagen und Hafenbecken berücksichtigt werden. So weist die zwischen den Baukörpern befindliche Straße Friedrich-List-Ufer nur eine Breite von 18 m auf und ist eine der schmalsten im neuen Quartier um den Hauptbahnhof. Zudem schneidet das in den Straßenraum kragende Bügelgebäude des Bahnhofs quasi eine Dreiecksfläche (12,5 x 13,0 x 5,0 m) aus dem öffentlichen Straßenland aus: Die Straßenbegrenzungslinie umfährt das planfestgestellte Gebäude an der Spitze des Bügelgebäudes, so dass an dieser Stelle der öffentliche Straßenraum auf 13,0 m eingeschränkt worden ist. Zwischen Bügelgebäude und Bahnhofshalle befindet sich entlang des Friedrich-List-Ufers ein Teilbereich des als Stufenanlage ausgebildeten Sockelgebäudes des Hauptbahnhofs.

In Bezug auf die bauordnungsrechtlichen Mindestabstandsflächen der zulässigen Baukörper im MK H1 wird die halbe Breite des Straßenlandes um annähernd 2,0 m auf einer Länge von etwa 40 m überschritten. Ausgenommen hiervon ist der Bereich der südöstlichen Spitze des Bügelgebäudes, bei welchem der öffentliche Straßenraum um eben genau diese Spitze, eingeeengt ist. Hier liegt die Abstandsfläche des Baukörpers im MK H1 mit etwa 4,2 m über der Straßenmitte des durch das Bügelgebäude eingeschränkten Straßenlandes. In den genannten Bereichen kommt es teilweise zu Überdeckungen mit den Abstandsflächen des Bügelgebäudes. Die Abstandsfläche des Baukörpers im MK H1 liegt aber nicht auf dem Bahnhofsgebäude.

Umgekehrt liegt die Spitze des Bügelgebäudes an dieser Stelle in einer Tiefe von 9 m über der Hälfte des Straßenlandes und darüber hinaus mit 3,6 m auf dem Baugrundstück des MK H1.

Würdigung unter Beachtung der Verschattungsstudie (MK H1/Bahnhofsbügelgebäude)

Aufgrund dieser besonderen Situation und der Stellungnahme, die seitens der Deutschen Bahn im Rahmen der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit vorgetragen worden ist, ist eine Verschattungsstudie (Peutz Consult GmbH, Oktober 2025), erstellt worden, die die gegenseitigen Auswirkungen auf die Besonnung und Verschattung untersucht.

Die Tageslichtuntersuchungen kommt zu dem Ergebnis, dass trotz der teilweisen Abstandsflächenüberlappung gesunde Arbeitsverhältnisse im Falle der bestehenden Büronutzungen im Hauptbahnhofsbügelgebäude gewahrt und für die Planung geschaffen werden können.

Festzustellen war, dass eine Minderung der Tageslichtversorgung in dem Bestandsgebäude, insbesondere für die im Gebäude tiefliegenden Arbeitsplätze, durch Realisierung der Planung auszumachen ist, jedoch ist dies insbesondere der Tatsache geschuldet, dass das gegenüber

liegende Grundstück derzeit unbebaut ist. Dies wurde durch die ebenfalls geprüften Variantenplanungen mit Einhaltung der Abstandsflächen bestätigt.

Es ist davon auszugehen, dass selbst eine deutliche Reduktion der Gebäudehöhe für die im Gebäude tiefliegenden Arbeitsplätze im bestehenden Hauptbahnhof zumindest in den unteren Etagen ein ähnliches Bild liefern.

Dies wird insbesondere durch die ebenfalls geprüften Variantenplanungen mit Einhaltung der Abstandsflächen deutlich. Es ist davon auszugehen, dass selbst eine deutliche Reduktion der Gebäudehöhe in den unteren Etagen des Bestandsgebäudes für die tieferliegenden Arbeitsplätze ein ähnliches Bild liefern.

Festzustellen war, dass auch ohne Abstandsflächenüberlappung eine gleichwertige Reduktion der Tageslichtversorgung auszumachen ist. In der Arbeitsstättenrichtlinie werden grundsätzlich fensternahe Arbeitsplätze empfohlen. Hier und darüber hinaus sind unabhängig von der Bebauungsvariante gute Tageslichtwerte in dem Bahnhofsgebäude auszumachen. Auch die Möglichkeit der Hinzuziehung von Kunstlicht ist in der Richtlinie beschrieben. Dies und auch die Tatsache, dass weiterhin großflächige Bereiche mit guter Tageslichtversorgung nachweisbar sind, bestätigt die Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse im Hauptbahnhofsgebäude.

Auch für die Planung selbst erfolgte bei Berücksichtigung entsprechender Lichtöffnungen der positive Nachweis der Möglichkeit zur Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen.

Bei der Würdigung der Belange, die durch die Nichteinhaltung der Mindestabstandsflächen nach der Berliner Bauordnung einzuhalten wären, ist in die Abwägung einzustellen, dass es sich beim Bahnhofsbügelgebäude nicht um ein herkömmliches Gebäude hinsichtlich der Lage (weitgehende Freistellung), der inneren Struktur der Büroetagen (Großräume) und der Fassadenausbildung (Vollverglasung) handelt. Zudem ist in die Abwägung einzustellen, dass es sich aufgrund der Gebäudestellung (Schrägstellung der Bügelgebäude) und dem ausgebildeten Sockelgebäude, nicht um parallel gegenüberliegende Fassaden zwischen Bügelgebäude und den zulässigen Baukörpern im MK H1 handelt. Es wird keine enge Straßenschlucht erzeugt, sondern es handelt sich um einen sich aufweitenden Raum. Nur im Bereich der äußersten Südostspitze des Bügelgebäudes besteht eine stadträumlich „zugespitzte“ Situation.

An der engsten Stelle liegt zwischen Bahnhofsgebäude und den zulässigen Baukörpern im MK H1 eine Distanz von 13 m, so dass ausreichend Bewegungsraum für den Brandschutz vorhanden ist. Die Anforderungen des vorbeugenden Brandschutzes sind im Bahnhofsgebäude mit seiner enormen Publikumsfrequenz berücksichtigt worden. Sie können für das MK H1 im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gewährleistet werden.

Hinsichtlich der Belüftung ist in die Abwägung eingestellt worden, dass es sich um eine Sondersituation handelt, die besonders günstige Voraussetzungen durch die Freistellung der beiden Baukörper und ihre Lage an Plätzen, Wasserflächen und sonstigen Verkehrsflächen mit sich bringt. Der auf schlanken Stützen aufgeständerte Viadukt stellt kein Belüftungshemmnis dar.

Das Bahnhofsgebäude ist weitgehend – auch zukünftig – zu den Bahnhofsvorplätzen freigestellt, so dass die äußere Belichtungssituation besonders gut ist. Dies trifft auch für die anderen nach außen gerichteten Fassadenseiten, die nicht vom Bahnhofsdach überspannt werden, zu. Für den Teil des Sockelgebäudes, das als eine geschlossene Stufenanlage ausgebildet ist, spielt die Belichtung ohnehin keine Rolle. Im Übrigen ist auch der durch die Schrägstellung des Bügelgebäudes bedingte sich aufweitende unverbaute Raum zwischen den zulässigen Baukörpern im MK H1 und dem Bügelgebäude günstig für die Belichtung sowohl für das Bügelgebäude selbst als auch für das MK H1.

Die zukünftigen Baukörper im MK H1 sind zweiseitig ganz und zum Bahnhof hin auf etwa zwei Drittel der Fassadenseite freistehend – was für die Belichtungssituation beste Voraussetzungen darstellt. Durch die spitzwinklige Lage des Bügelgebäudes zu den zulässigen Baukörpern im MK H1 und das gegenüber der Westfassade des MK H1 liegende flache Sockelgebäude des Hauptbahnhofs mit Stufenanlage ist eine tatsächliche Beeinträchtigung der Belichtung der zukünftigen Baukörper im MK H1 nicht gegeben.

Die Wahrung der Sozialabstände zwischen dem MK H1 und dem Bügelgebäude kann in gleicher Weise umgesetzt werden, wie es bereits gegenüber zum Ost-West verlaufenden Bahnhof mit seinen Bahnsteigen der Fall ist. Hinsichtlich der Büronutzungen und sonstigen Arbeitsplätzen in den Bügelgebäuden muss in der Abwägung berücksichtigt werden, dass es sich hier um eine mit dem Hauptbahnhof einer Metropole baulich verwobene Anlage handelt, die gleichzeitig mit einer ganz besonderen Exposition verbunden ist. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung des Hauptbahnhofs einschließlich des Bahnhofsdaches war sowohl die Höhe und Lage der Bügelgebäude als auch eine gegenüberliegende Bebauung durch die Aufstellung der Bebauungspläne II-201a und II-201d für das „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ auf den Weg gebracht worden.

Die Dachaufbauten für technische Einrichtungen wirken sich trotz Einhausung nicht auf die Abstandsflächen aus, da sie nur zurückversetzt hinter die Baugrenze unter Einhaltung eines Winkels von 60° zulässig sind.

Besonnung: Prüfung für den Zeitpunkt der Tag- und Nachtgleiche

Nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, welche die Grundlage der Verschattungsstudie im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens darstellt, ist die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohnungen, dass ein Fenster eines Wohnraumes jeder Wohnung am 17. Januar in Brüstungshöhe in seiner Mitte wenigstens 1 Stunde besonnbar sein soll. Da sich im Bahnhofsgebäude keine Wohnungen befinden und auch im MK H1 keine Wohnungen vorgesehen bzw. allgemein zulässig sind, kann eine Nichteinhaltung der DIN zu keinen Konflikten führen.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO allerdings allgemein zulässig. Die Verkürzungen der Abstandsflächen betreffen nur wenige Bereiche, so dass ausreichend Flächen vorhanden sind, um Grundrissvarianten für diese Form von Wohnungen zu entwickeln, die zu anderen Fassadenseiten ausgerichtet sind.

Alle nachstehenden Aussagen zur Verschattung beziehen sich auf das Datum der Tages- und Nachtgleiche am 20. März bzw. am 22. September. Dies ist in der Entscheidung des OVG Bln 2004 (Beschluss v. 27. Oktober 2004) zum Bauvorhaben „Am Zirkus“ als maßgeblich erachtet worden, so dass hierauf zurückgegriffen werden konnte.

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

Das Bügelgebäude verfügt über durchgängig vollverglaste Fassaden über die gesamte Geschosshöhe. Oberhalb des zweiten Vollgeschosses befinden sich hinter der Glasfassade Großraumbüros, die nicht auf die Besonnung eines spezifischen Fensters angewiesen sind. Die Besonnung kann sich teils in große Raumtiefen, unterbrochen nur von der internen Möblierung auswirken. Für die Besonnungssituation und die Sichtverbindungen nach außen hin sind somit weit bessere Bedingungen vorhanden als bei einer herkömmlichen Lochfassade.

Die 2012 aufgrund der Generalisierung der zulässigen Baukörper im MK H1 und der Anhebung der Oberkante um zwei Meter aktualisierte Verschattungsstudie hatte folgendes Ergebnis:

„Bahnhofbügelgebäude“

„Die Schrägstellung der Bügelgebäude bewirkt, dass die dem MK H1 gegenüberliegenden Seite (sog. „Ostfassade“) eben nicht rein nach Osten orientiert ist, sondern nordöstlich ausgerichtet ist. Bedingt durch diese Schrägstellung setzt die Eigenverschattung des Bügelgebäudes bereits eine Stunde früher ein, als dies bei einer nach Osten hin ausgerichteten Fassade der Fall wäre. Es ist folglich gerade die angesprochene schräge Stellung des Bügelgebäudes selbst, die einer Besonnung der „Ostfassade“ über den sonst möglichen Zeitraum bis 12:00 Uhr entgegensteht.“

Die obersten sechs Geschosse des Bügelgebäudes sind durch die zulässigen Baukörper im MK H1 von keinerlei Verschattung betroffen. Im 6. Vollgeschoss werden zwei Stunden Besonnung voll, im 5. Vollgeschoss annähernd (mit Ausnahme einer südlichen dreieckigen Restfläche) eingehalten. Der Schatten wandert aufgrund der Schrägstellung des Bügelgebäudes diagonal über die Fassadenfläche. Dies bedingt, dass die nördlicheren Fassadenabschnitte eher besonnt sind als die südliche Spitze. Für die verbleibenden beiden Geschosse (3. und 4. Vollgeschoss) kann zwar an der „Ostfassade“ die zweistündige Besonnung nicht vollständig erreicht werden. Am stärksten von der Verschattung betroffen bzw. von der Nichteinhaltung einer zweistündigen Besonnung sind jedoch diejenigen geringen Fassadenrestflächen in Richtung südlicher Gebäudespitze, die gleichzeitig aufgrund der Großraumstruktur eine Belichtung und Besonnung über die Südfassade erhalten. An der Südseite ist die Belichtung und Besonnung durch die im festgesetzten Bebauungsplan II-201a planungsrechtlich gesicherte Freistellung des Gebäudes auch zukünftig uneingeschränkt.

Im Bügelgebäude sind in den beiden unteren Geschossen Einzelhandelseinrichtungen und Gastronomie untergebracht. 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 einer natürlichen Belichtung und Besonnung abgesehen werden kann, ohne dass hier von einer Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an die gesunden Arbeitsverhältnisse ausgegangen wird.“

MK H1

„Die Ostfassade und die Südfassade werden ohne Beeinflussung durch andere Gebäude besonnt. Der Schatten des Bahnhofsgebäudes wandert senkrecht entlang der Westfassade des Baublocks im MK H1. Die Verschattung findet jedoch nur auf dem nördlichen Drittel der Westfassade des Baublocks im MK H1 statt, im Übrigen ist an dieser Fassade die zweistündige Besonnung eingehalten. Ein weiterer Bereich ist immerhin eine Stunde lang besonnt. Ausgenommen ist lediglich der nördlichste Fassadenabschnitt auf einer Länge von vielleicht 30 m. Hier kann durch das Bügelgebäude keine direkte Besonnung des nördlichen Abschnitts der Westseite des MK H1 stattfinden. Dem zukünftigen Entwurfsverfasser ist es aber durch die generalisierte Baukörperausweisung ermöglicht, durch die interne Gebäudestruktur (Innenhöfe) eine Besonnung des nördlichen Gebäudeteils von innen heraus zu erreichen.“

Fazit:

Insgesamt können die allgemeinen Anforderungen an die gesunden Arbeitsverhältnisse hinsichtlich Belichtung, Besonnung und Belüftung gewahrt werden. Sollte ein Bauherr von der Zulässigkeit für Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter Gebrauch machen wollen, ist im Rahmen der Baugenehmigung der Nachweis zu erbringen, dass die Anforderungen der DIN 5034 eingehalten werden können. In die Abwägung ist deshalb die Gesamtschau der oben genannten Belange einzustellen. Die tatsächlichen Anforderungen an ein gesundes Arbeiten setzen sich zudem aus einer Vielzahl weiterer Indikatoren zusammen, die planungsrechtlich jedoch nicht zu untersuchen sind, da sie außerhalb der Regelungsmöglichkeiten der Bauleitplanung liegen.

3.2.4 Überschreitung der Obergrenze des Nutzungsmaßes (Geschossflächenzahl) nach BauNVO

Rechnerisch ergeben sich aufgrund der Festsetzungen im Bebauungsplan für die einzelnen Baugebiete folgende Geschossflächenzahlen (GFZ):

Tabelle 3: Geschossflächenzahl

Baugebiet		Grundstücksgröße	festgesetzte Geschossfläche	entspricht einer GFZ von
Kerngebietsblöcke	MK H1	6.078 m ²	29.890 m ²	4,9
	MK H6	6.114 m ²	29.890 m ²	4,9
Summe GF			59.780 m ²	

Damit wird die Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO für die zulässige GFZ im Kerngebiet überschritten.

Bei Herausrechnung der Flächen, die mit einem Gehrecht / Geh- und Radfahrrecht zu belasten sind, erhöht sich die errechnete GFZ für das MK H6 auf 5,0 und für das MK H1 auf 5,8. Dies gilt auch für die Flächen des Erdgeschosses im Bereich des MK H6, das aufgrund der Geländeverhältnisse teils oberirdisch, teils unterirdisch liegt. Die Berechnungen eines öffentlich bestellten Vermessers haben ergeben, dass diese Ebene kein Vollgeschoss darstellt. Der Bebauungsplan setzt die in die Innenhöfe hineinragenden Teilbereiche der Bebauung mit einer Höhenangabe OK von 37,00 m über NHN fest.

Die Obergrenze der GRZ für Kerngebiete wird eingehalten. Zusätzlich weist der Bebauungsplan eine Kerngebietsfläche von etwa 965 m² für die Anlage einer Tiefgarage außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen des Kerngebietes H1, unterhalb der Fläche der öffentlichen Uferpromenade aus. Eine zusätzliche Versiegelung ist damit nicht verbunden, da die Oberfläche der Uferpromenaden bereits „steinern“ hergestellt werden.

Eine Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße des § 17 Abs. 1 BauNVO (in der hier anzuwendenden Fassung der Baunutzungsverordnung zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung 2012) 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).

Erforderlichkeit der Überschreitung und besondere städtebauliche Gründe

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO setzt besondere städtebauliche Gründe voraus. Vorliegend handelt es sich sogar um eine städtebauliche Ausnahmesituation, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. 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:

- Das städtebauliche Ziel für die Gesamtentwicklung um den Hauptbahnhof geht bis auf die von Schultes/Frank formulierten Zielvorgaben u. a. mit der Formulierung einer

Stadtkante zur Spree aus dem Jahre 1993 zurück. Für das neue Stadtquartier um den Bahnhof wurde die Entwicklung einer innenstadtypischen Nutzungsdichte mit einem Höchstmaß an Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt vorgegeben. In Abstimmung mit dem Senat von Berlin hat die Deutsche Bahn AG dann den beschränkten städtebaulichen Wettbewerb 1994 durchgeführt, aus dem der Entwurf von Prof. Ungers siegreich hervorging. Die von Prof. Ungers vorgeschlagene ursprüngliche städtebauliche Idee für den Humboldthafenbereich sah dabei eine durchlaufende Umbauung des Hafenbeckens vor. Diese Konzeption ist im „Planwerk Innenstadt“ 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 worden.

- Die Weiterentwicklung der Umbauung durch Prof. Winkens und Auflösung in Einzelblöcke findet sich dann als Zielvorgabe im Planwerk Innere Stadt Berlin 2010 wieder, das am 11. Januar 2011 durch den Senat beschlossen worden ist. Damit hat das Land Berlin eindeutig und nachhaltig über einen langen Zeitraum seinen politischen Willen zur Aufrechterhaltung der Zielvorgaben aus dem Jahre 1993 artikuliert und gegenüber dem Ursprungsentwurf einer weiteren Komprimierung der Bebauung zugestimmt.
- Es handelt sich um eine städtebauliche Ausnahmesituation begründet durch die besondere Lage im Stadtgrundriss (vgl. Kapitel III.3.2.1.) und infolgedessen um äußerst exponierte Baugrundstücke mit großer Fernwirkung. Die Bebauung von historisch bedeutsamen Hafenflächen unmittelbar neben dem denkmalgeschützten Hafenbecken lässt erkennen, dass es sich um eine mit normalen Baugrundstücken nicht vergleichbare Situation handelt.
- Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die beiden Baukörper freistehend ausformuliert werden sollen, ohne dass ihnen nichtüberbaubare private Freiflächen zugeordnet werden sollen. Sie sind somit vollständig von öffentlichen Flächen umgeben. Das städtebaulich gewünschte Umgebensein des Baukörpers von freien Uferpromenaden und von öffentlichem Straßenland bewirkt eine Reduzierung des Baugrundstücks auf den Baukörper und damit ein Nutzungsmaß oberhalb der Obergrenzen der BauNVO, wenn ihnen gleichzeitig ein städtebauliches Gewicht zukommen soll, das bei einer Drei- bis Viergeschossigkeit nicht gegeben wäre. Der zwei Meter breite Streifen unmittelbar westlich des MK H6, der für die Verlegung von Privatleitungen dem Kerngebiet zugeordnet wurde, ändert nichts an diesem grundsätzlichen städtebaulichen Ansatz.
- Die Uferpromenaden sollen eindeutig einen öffentlichen Charakter haben und durch die Öffentlichkeit uneingeschränkt genutzt werden. Sie sind aus den Vorgaben des FNP (Grünzug) entwickelt und sollen landschaftsplanerisch gestaltet werden.
- Die Massivität des Bahnhofsgebäudes selbst erfordert eine erhöhte bauliche Dichte für die umgebende Bebauung, damit sich diese auch städtebaulich behaupten kann.
- Die unmittelbare Nähe zum Regierungsviertel und zum Hauptbahnhof erfordert die Vorhaltung eines ausreichenden Flächenpotentials für einen Dienstleistungssektor, der im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit der Hauptstadtfunktion expandieren wird, bzw. für mit der Bahnhofsfunktion korrespondierende Nutzungen wie z. B. Hotels oder von Großinstitutionen wie Verbänden.
- Die städtebauliche Ausnahmesituation begründet sich schließlich auch aus der Lage des Plangebietes im direkten Umfeld des Berliner Hauptbahnhofes und der damit verbundenen außergewöhnlich guten Anbindung des Gebietes an den ÖV, die das Baugebiet im Interesse der Innenentwicklung für eine verdichtete Bebauung prädestiniert. Es handelt sich nicht nur im Vergleich mit anderen Standorten in Berlin um einen besonders gut erschlossenen Standort.

Die Gesamtheit der o. g. besonderen städtebaulichen Gründe begründet 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.

Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen 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 besonders 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.

Ausführungen zu den Auswirkungen der verdichteten Bebauung sind im vorangegangenen Kapitel 3.2.3 erfolgt, auf die hier zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden kann. Sie sind gleichwohl auch im Zusammenhang mit der Abwägung zur Überschreitung des Nutzungsmaßes Gegenstand der Abwägung.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO möglich ist, weil die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden.

Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Ausgleichende Umstände

- Die Lage des neuen Quartiers am Humboldthafen als Wasserfläche, die auch der Erholungsnutzung dient, und an den öffentlichen Promenaden entlang der Wasserflächen der Spree und des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, sowie an den benachbarten Frei- und Erholungsräumen des Spreebogen-Parks u. a. durch die Zugänglichkeit über die Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Spreebogen (Gustav-Heinemann-Brücke), bilden günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung des zukünftigen Quartiers.
- Die hohe bauliche Dichte im Baugebiet wird relativiert, da es von Platz-, Promenaden- und Wasserflächen umgeben ist, was sich positiv hinsichtlich der Belichtung und Belüftung auswirkt. Nach Süden hin öffnet sich der freie Landschaftsraum des Spreebogenparks getrennt nur durch den Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße/Kapelle-Ufer und den Flusslauf der Spree selbst.
- Die beiden zukünftigen Gebäude sind in keine Blockstruktur eingebunden und können von allen Seiten belichtet, belüftet und besonnt werden. Sie verfügen damit im Vergleich zu den üblichen Innenstadtlagen über deutlich bessere Belichtungs- und Belüftungsqualitäten.

Ausgleichende Maßnahmen

- Die in den angrenzenden Bebauungsplänen geplanten und mittlerweile vollständig realisierten öffentlichen Parkanlagen des ULAP-Geländes und des „Geschichtsparks Zellengefängnis“ sind hier zu berücksichtigen, da sie sich ausgleichend auswirken. Der Zusammenhang ergibt sich aus der gemeinsamen Planung des ursprünglichen Bebauungsplans II-201, aus dem der Bebauungsplan **II-201da** nach der Teilung hervorging

sowie aus den Zielen der Entwicklungsmaßnahme. Der „Geschichtspark Zellengefängnis“ stellt die wichtigste Maßnahme zur Vermeidung der nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt auch im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO dar. Das Gelände ermöglicht ausgleichende Maßnahmen, die durch den räumlichen und funktionalen Zusammenhang und die Größe und Lage des Geländes den nachteiligen Effekten der Verdichtung entgegenwirken. Hinzu tritt der Erholungswert dieser zukünftigen Parkflächen sowohl für die Benutzer/Bewohner des Plangebietes, wie auch für die ansässige Bevölkerung in den benachbarten Altbauquartieren ein.

- Der Ausschluss oberirdischer Stellplätze erfolgt aus städtebaulichen Gründen. Eine Störung der Aufenthaltsqualität sowie eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Stellplätze sollen angesichts der hohen baulichen Verdichtung gemindert werden und zur städtebaulichen Verträglichkeit der Stellplatzanlagen beitragen.
- Die Festsetzung von Dachbegrünung ermöglicht folgende ausgleichende Wirkungen:
- Der Energiebedarf zur Heizung und Kühlung des Gebäudes wird durch die Erd-/ Substratschichten auf den jeweiligen Flächen verringert.
- Das in der Substratschicht sowie im Retentionsbecken des Daches gespeicherte Niederschlagswasser wird wieder im Gebiet verdunstet. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potenzieller (Teil-)Lebensraum von Vögeln. Das Nahrungsangebot für Fledermäuse wird damit erweitert.
- Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und – bei austauschschwachen Wetterlagen – anregend auf Ausgleichsströmungen.
- Ergänzend mindert ein Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe die durch die Bebauung entstehenden Auswirkungen auf die Lufthygiene.

Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

- Alle vorgehend aufgeführten Maßnahmen dienen der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt. Gerade der im Folgenden beschriebene Standortvorteil durch die exzellente öffentliche Erschließung vermeidet zusätzliche Emissionen durch Kfz-Verkehr. Mit diesem Bebauungsplan zur Innenentwicklung wird ein ehemaliges brachliegendes Hafengrundstück aktiviert und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB entsprochen.

Die Bedürfnisse des Verkehrs

- Die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen, die im Allgemeinen aus einer hohen baulichen Dichte folgen, werden im Plangebiet deutlich begrenzt. Die äußerst günstige Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV und den ÖV am Hauptbahnhof, ermöglichen eine der Baudichte und Nutzung angemessene Erschließung. Das öffentliche Nahverkehrssystem wurde und wird zudem noch weiter ausgebaut (Straßenbahn und S 21 City S-Bahn).
- Der Fahrradverkehr wird auch in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Das Plangebiet ist diesbezüglich bestens erschlossen, nicht nur durch die Lage an der übergeordneten Fahrradroute Berlin Kopenhagen. Darüber hinaus ist ein Standort für ein Fahrradparkhaus/Fahrradstation innerhalb der öffentlichen Uferpromenade westlich vom Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal vorgesehen.

Den Bedürfnissen des Verkehrs wird hier umfassend Rechnung getragen.

Entgegenstehende öffentliche Belange

Sonstige öffentliche Belange, die dem erhöhten Nutzungsmaß entgegenstehen könnten (§ 17 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO a. F.), sind nicht erkennbar. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt treten nicht auf und den Bedürfnissen des Verkehrs ist Rechnung getragen. Auch die Belange des Denkmalschutzes werden nicht nachteilig berührt.

3.2.5 Unterbaubarkeit der Grundstücke/Tiefgaragen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 10 BauGB sowie § 9 Abs. 3 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 5 und § 23 BauNVO
(textliche Festsetzungen Nr. 3.1 und 3.2 und zeichnerische Festsetzung, Nebenzeichnung 7)]

Da der Nachweis von Stellplätzen bauordnungsrechtlich nicht erforderlich ist, ausgenommen für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl in öffentlich zugänglichen Gebäuden sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, braucht der Bebauungsplan hierfür auch keine weitere Vorsorge zu tragen. Es obliegt somit der Entscheidung des Bauherrn, ob er überhaupt Stellplätze errichten möchte.

Unterbaubarkeit des MK H6

Gemäß der **textlichen Festsetzung Nr. 3.1** ist das Kerngebiet MK H6 vollständig unterbaubar, d. h., im Bereich des zulässigen Kopfbaus über die oberirdischen Baugrenzen hinaus bis zur Spundwand des Schifffahrtskanals. Dies ist wasser- und denkmalschutzrechtlich abgestimmt.

Des Weiteren war die direkte Nachbarschaft zum Brückenbauwerk der Hugo-Preuß-Brücke zu berücksichtigen. Sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung des Gebäudes im Kerngebiet H6 dürfen keine nachteiligen Auswirkungen auf das Ingenieurbauwerk entstehen. Diesem Belang ist im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer im Bereich des Baufelds H6 Rechnung getragen worden. In § 5 des Vertrags war sowohl eine Beweissicherung zum Einfluss der Baumaßnahmen als auch eine Bürgschaft zur Beseitigung etwaiger Schäden durch das Vorhaben geregelt worden. Im Zusammenhang mit der Realisierung des Bürogebäudekomplexes sind zwei Tiefgaragenebenen errichtet worden. Die Tiefgaragenzufahrt für den Baublock liegt in der Nähe zum Viadukt und ist in der reinen Erschließungsstraße unproblematisch.

Da aufgrund der Unterbauung eine Versickerung von Regenwasser im Bereich dieses Kerngebiets nicht möglich ist, wird das anfallende Regenwasser in einer Regenwasserleitung, die in Nord-Süd-Richtung wasserseitig vor dem Gebäude verläuft, gesammelt und in den Humboldthafen geleitet. Im städtebaulichen Vertrag sind im § 2 Regelungen zum Bau und zur Unterhaltung des Einleitbauwerks für die Regenwasserentwässerung in den Humboldthafen enthalten. Da es sich um eine private Regenwasserleitung handelt, musste das Kerngebiet um den 2 m breiten Streifen (Fläche G 6), unter dem die Regenwasserleitung liegt, erweitert werden.

Unterbaubarkeit des MK H1 sowie Tiefgarage unter der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die Unterbaubarkeit des Kerngebiets H1 ist nur soweit zulässig, wie die planfestgestellten und nachrichtlich übernommenen Anlagen der Fern-, U- und S- Bahn bzw. die in Aussicht genommenen Anlagen der S-Bahn dem nicht entgegenstehen. Des Weiteren ist auch hier die direkte Nachbarschaft zum Brückenbauwerk der Hugo-Preuß-Brücke zu berücksichtigen. Sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung des Gebäudes im Kerngebiet H1 dürfen keine nachteiligen Auswirkungen auf das Ingenieurbauwerk entstehen. Aufgrund der Nähe

zum Brückenbauwerk empfehlen sich spätere bautechnische, geodätische und ggf. schwingungstechnische Beweissicherungen, um eine Gefährdung und Schädigung der Ingenieurbauwerke auszuschließen.

Bei der Tiefgarage im Kerngebiet H1 ist der Bau der Untergeschosse durch die planfestgestellten Anlagen der Fern-, U- und S- Bahn und die in Aussicht genommene Verkehrsanlage der S 21 (City S-Bahn) zwar in hohem Maße beschränkt, trotzdem ist eine Tiefgaragengründung möglich. Die genaue Dimensionierung der zulässigen Tiefgarage ist durch die Nebenzeichnung 7 fixiert. Die Sondersituation für den Tiefgaragenbau, bedingt durch die unterirdischen Bahnanlagen eine unterirdische Überschreitung der Baugrenze und rechtfertigt, anders als beim MK H6, auch eine Teilunterbauung der öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – öffentliche Uferpromenade. Ohne diese Ergänzungsfläche wäre eine funktionale Tiefgaragennutzung nicht möglich. Ob diese Option von einem Bauherren in Anspruch genommen wird, ist angesichts der exzellenten Erschließungssituation durch den ÖPNV offen. Die Ermöglichung der Tiefgarage soll als Angebot an Nutzergruppen verstanden werden, die ohne Stellplatzausstattung diesen Standort nicht nachfragen würden. Der Bebauungsplan weist deshalb eine Kerngebietsfläche von etwa 965 m² als unterirdisches Kerngebiet außerhalb der in der Hauptzeichnung des Bebauungsplans festgesetzten Kerngebietsfläche aus. Zur Berücksichtigung der Höhe der öffentlichen Uferpromenade und der dort unterzubringenden Entwässerung der Flächen ist eine unterschiedliche Höhenfestsetzung für den Bereich innerhalb und außerhalb des Gebäudes vorgenommen worden. Die Festsetzung der Flächen für Tiefgaragen hat zur Folge, dass diese nur auf den hierfür definierten Flächen zulässig sind.

Die Gehwegüberfahrt zu dieser Tiefgarage soll im Friedrich-List-Ufer so weit wie möglich in Richtung Norden angelegt werden, um negative Auswirkungen auf die voraussichtliche Signalisierung der Einmündung Rahel-Hirsch-Straße/ Friedrich-List-Ufer zu vermeiden und einen reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Die Hinweise Nr. 1, 2, 3 und 4 sind zu beachten.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass 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) unterliegen.

„Trassenfreihaltung“ für die S 21 (City S-Bahn)

Es ist – entsprechend der Darstellung im FNP – beabsichtigt, die Trasse für die S 21 (City S-Bahn) unterhalb des MK H1 nach Süden in Richtung Potsdamer Platz fortzusetzen und dabei im weiteren Verlauf die Spree zu unterqueren (siehe hierzu auch Kapitel I.2.3. der Begründung). Innerhalb des Baugrundstückes MK H1 ist deshalb die noch nicht planfestgestellte Trasse auf der Fläche F1, F2, F3, F4, F5, F1 (siehe Nebenzeichnung 7), die unterhalb der Tiefgarage liegt, unterhalb von 29,0 m über NHN von einer Bebauung freizuhalten, da sie Bestandteil der in Aussicht genommenen unterirdischen S-Bahn-Trasse ist (**textliche Festsetzung Nr. 3.2**). Die zulässigen Unterkante der Tiefgarage beträgt 29,0 m, um den erforderlichen Mindestabstand zur Oberkante des Tunnelbauwerks einzuhalten, sodass kein Konflikt mit dem Tunnelbauwerk der S 21 (City S-Bahn) entsteht. Somit wird zukünftig eine Tiefgaragenetage errichtet werden können, welche ausreichend dimensioniert ist, um die bauordnungsrechtlich relevanten Stellplätze auf dem Grundstück unterzubringen.

Die derzeit lediglich in Aussicht genommenen S-Bahnanlagen müssen auf der Basis des Fachplanungsrechtes planfestgestellt werden. Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt wurde seitens der Deutschen Bahn 2024 mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt gestartet. Ein konkreter Realisierungshorizont steht

noch nicht fest. Es ist aber davon auszugehen, dass die bisher planfestgestellte Trasse entsprechend der FNP-Darstellung nach Süden weitergeführt wird. Im StEP Verkehr ist der Realisierungshorizont für diesen Abschnitt der S 21 (City S-Bahn) zwar noch mit 2025 angesetzt, inzwischen ist der Zielhorizont für den Abschluss der Maßnahme jedoch für 2036 geplant, so dass eine Umsetzung des städtebaulichen Ziels in naher Zukunft nicht gegeben sein wird. Die Trassenfreihaltung bleibt zwar weiterhin erforderlich, bedarf aber einer ergänzenden Regelung im Bebauungsplan durch eine aufschiebend bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB. Im Übrigen siehe Ausführungen hierzu im Kapitel III.3.12.

Entwässerung/Versickerung

Das Baugebiet MK H1 unterliegt in Bezug auf die Möglichkeiten, Niederschlagswasser auf dem Baugebiet versickern zu können, extrem ungünstigen Rahmenbedingungen, die es nahelegen, das Niederschlagswasser in den Humboldthafen abzuleiten.

- Die BWB hatten bereits im Rahmen der frühzeitigen TöB 2008 angemerkt, dass hinsichtlich der anzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation mit Einschränkungen gerechnet werden müsse.
- Das Baugrundstück wird unterquert von den planfestgestellten und realisierten Verkehrsanlagen der Fernbahn und der U- und S-Bahn.
- Das Baugrundstück soll unterquert werden von der noch planfestzustellenden S 21 (City S-Bahn).
- Für die verbleibenden "Restflächen" und Zwischenräume wird höhendifferenziert der Bau einer Tiefgarage - einschließlich einer Fläche unterhalb der angrenzenden Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – ermöglicht.
- All dies hat nicht nur eine Versiegelung von 100 % zur Folge, sondern steht dem Bau von unterirdischen Zisternen zum Auffangen des Niederschlagswassers entgegen.

Als Folge dieser Ausnahmesituation wird auch im Bereich des Kerngebiets H1 eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers gemäß § 36a BWG nicht möglich sein. Vielmehr wird eine Ableitung des sowohl auf den Dach- und Hofflächen als auch auf den öffentlichen Flächen anfallenden Regenwassers in den Humboldthafen erforderlich werden. Laut einer „Machbarkeitsstudie zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Humboldthafen“ von 2010 ist ein Anschluss an die Mischwasserkanalisation für das MK H1 nicht möglich. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, die direkte Einleitung des wenig belasteten Niederschlags in den Humboldthafen zu empfehlen. Hinsichtlich der Anzahl der Einleitbauwerke und der Dimensionierung der Kanäle werden ebenso Empfehlungen gegeben. Die Berliner Wasserbetriebe haben eine diesbezügliche Prüfung in Aussicht gestellt, wobei darauf hinzuweisen ist, dass für den Bereich des H6 aufgrund schwieriger Wartungs- und Unterhaltungsbedingungen letztendlich eine privatrechtliche Regelung getroffen worden ist. Ein entsprechender Antrag auf Einleitung des Niederschlagswassers in das Oberflächengewässer für den Bereich MK H1 ist zu gegebener Zeit bei der Wasserbehörde zu stellen.

Eine umfangreiche Dachbegrünung sowie eine Ausbildung als Retentionsdach ist bereits planungsrechtlich vorgesehen. Diese Maßnahmen können bei intensiven oder dicht hintereinander auftretenden Starkregenereignissen jedoch nicht das gesamte Regenwasser aufnehmen.

Eine Erhöhung der Mächtigkeit der Substratschicht über die festgesetzten 30 cm hinaus, um noch höhere Speicherkapazitäten zu ermöglichen, kann aus statischen Gründen problematisch werden, da die Gründung des zukünftigen Gebäudes zwischen oder oberhalb der Tunnelanlagen erfolgen muss.

3.2.6 Höhe der baulichen Anlagen / Zahl der Vollgeschosse

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 Abs. 2 und 5 und §§ 18 und

20 BauNVO] (zeichnerische Festsetzung)

Die Höhen im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden zur eindeutigen Festlegung in m über NHN festgesetzt, da das Gelände sehr unterschiedliche Höhen auch innerhalb eines Straßenzuges aufweist. So liegen die öffentlichen Uferpromenaden mit einem bis drei Metern deutlich tiefer als die öffentlichen Straßen Friedrich-List-Ufer und Alexanderufer. Durch die Hugo-Preuß-Brücke ergibt sich südlich an das Plangebiet angrenzend ein weiteres Höhenniveau mit etwa sieben Metern über den Flächen der öffentlichen Uferpromenaden. Die umliegenden Straßen bieten folglich keinen Anhaltspunkt für die Höhenfestsetzung. Durch die Festsetzung der Höhe der Baukörper in m über NHN wird zudem das städtebauliche Ziel angestrebt, eine einheitliche Gesamthöhe zur Wasserseite hin entstehen zu lassen.

Die städtebaulich nach außen hin besonders wirksamen Höhen werden für beide Blöcke durch einheitliche Oberkanten von 62,20 m über NHN als „Regelhöhe“ für die Kerngebietsbereiche H1 und H6 festgelegt.

Von dieser Regelhöhe weichen lediglich die zur Spree bzw. zum Regierungsviertel hin orientierten Stirnseiten der Baublöcke im Kerngebiet H1 und H6 ab. Im Bereich dieser Kopfbauten soll das Gebäude ein zusätzliches Vollgeschoss erhalten, einerseits um die Eingangssituation zum Hafen hin zu betonen und andererseits, um gegenüber der Weitläufigkeit des Spreeraumes und der Parkanlage eine deutlichere bauliche Ausprägung zu ermöglichen. Hier wird die Oberkante entsprechend höher mit 65,70 m über NHN festgesetzt.

Zusätzlich erfolgt im Kerngebiet eine Festsetzung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse von VII bzw. VIII. Mit Hilfe dieser zusätzlichen Regelung soll vermieden werden, dass die festgesetzte Kubatur im Sinne einer Geschossflächenmaximierung durch zusätzliche Geschosse ausgefüllt wird. Städtebauliches Ziel ist es, dass Gewerbe- wie auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und großzügige Geschosshöhen von in der Regel mehr als 3,0 m aufweisen. Die festgesetzten Oberkanten berücksichtigen, dass im MK H6 ein repräsentatives (oberstes) Vollgeschoss mit einer Höhe von über 5,5 m entstehen kann, so dass die Oberkante gegenüber der Konzeption aus dem Jahre 2006 mit einer Oberkante von 60,3 m um annähernd zwei Meter angehoben worden ist. Dieser große Spielraum, der durch die Festsetzung der Oberkanten entstanden ist, macht die zusätzliche Festsetzung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse erforderlich. Die zweigeschossigen „Einschübe“ zur Uferpromenade schließen die dortige Gebäudefront zur Wasserseite hin ab, belassen aber das städtebaulich relevante Mäander des Baukörpers unverdeckt.

Die besondere topographische Situation führt dazu, dass das wasserseitige Erdgeschoss insgesamt nicht zwingend ein Vollgeschoss sein muss, da es zu den Straßenseiten hin im Erdreich liegt. Im Bereich des Kerngebietes H6 haben Berechnungen eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs dies nachgewiesen. Der Bebauungsplan setzt die in die Innenhöfe hineinragenden Teilbereiche dieses „Nicht-Vollgeschosses“ mit einer Höhenangabe von 37,00 m über NHN fest.

3.2.7 Überschreitung der zulässigen Oberkante baulicher Anlagen durch technische Dachaufbauten

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO] und
§ 9 Abs. 4 i. V. m. § 12 AGBauGB
(textliche Festsetzungen Nr. 2.3)

Für die baulichen Anlagen im Kerngebiet werden ausnahmsweise Dachaufbauten oberhalb der zulässigen Oberkanten von 62,20 m über NHN bzw. 65,70 m über NHN zugelassen, da sie für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderlich sind. Die Dachaufbauten werden nur

in geringer Höhe bis maximal 1,7 m zugelassen, um ihre Außen- bzw. Fernwirkung möglichst gering zu halten.

Der Umfang für Dachaufbauten wird auf insgesamt 2.210 m² im Baugebiet H6 und auf maximal 30 % der Dachflächen im Baugebiet H1 begrenzt.

Die Dachaufbauten dürfen ausschließlich der Aufnahme von Treppenhäusern bzw. technischen Einrichtungen dienen und müssen hinter die Baugrenze in einem Winkel von 60° zurücktreten, um im Straßenraum bzw. von den öffentlichen Uferpromenaden optisch weniger wahrgenommen zu werden.

Darüber hinaus sind sie aus gestalterischen Gründen zur Wahrung eines einheitlichen Erscheinungsbildes bis zu einem Winkel von 60° vollständig einzuhausen (**textliche Festsetzung Nr. 2.3**). Es handelt sich insgesamt um einen besonders sensiblen Bereich, da aufgrund der Wasserflächen, der Bahnhofsvorplätze, des Bahnhofsgebäudes und der Sichtbarkeit vom Bahnviadukt her eine erhebliche Fernwirkung der Gebäude besteht, die es städtebaulich in besonderer Weise erfordert, dass eine ruhige Dachlandschaft entsteht.

3.2.8 Überschreitung der zulässigen Oberkanten baulicher Anlagen durch sonstige technische Aufbauten

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO]
und § 9 Abs. 4 i. V. m. § 12 AGBauGB (textliche Festsetzung Nr. 2.4)

Weitere technische Einrichtungen sind gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 2.4** zulässig. Es handelt sich z. B. um einzelne Schornsteine oder Ansaug- und Abluftrohre, die ausnahmsweise ermöglicht werden, weil sie für die Funktionsfähigkeit eines Gebäudes erforderlich sind. So soll aus Immissionsschutzgründen etwa die Abluft von Tiefgaragen über das Dach abgeleitet werden. Wie die Dachaufbauten gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 2.3 sind auch diese Anlagen nur auf den Dächern der hohen Gebäudeteile mit VII bzw. VIII Geschossen zulässig.

Aufgrund der insgesamt angestrebten ruhigen Dachlandschaft müssen diese einzelnen technischen Elemente ebenfalls in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Die Nutzung von Dachterrassen soll nicht ausgeschlossen sein – sofern die Regelungen zur Dachbegrünung eingehalten werden. Dachterrassen benötigen aber eine Absicherung durch Geländer, die ohne Regelung im Bebauungsplan nicht zulässig wären. Dies ist deshalb ebenfalls Gegenstand der Regelung der **textlichen Festsetzung Nr. 2.4** die die Geländer auf allen Dachflächen erlaubt.

Die in der textlichen Festsetzung festgelegte Transparenz der Geländer ist aus gestalterischen Gründen ebenfalls in der weiten Sichtbarkeit aller auf den Dächern befindlichen baulichen Anlagen begründet. Von den Geländern soll keine zusätzliche Raumwirksamkeit ausgehen.

3.2.9 Überschreitung von Baugrenzen für Balkone

[Rechtsgrundlage § 23 Abs. 3 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 2.5)

Um auf der Hofseite im Kerngebiet H6 die Ausbildung von Balkonen zu ermöglichen, die eine Wechselbeziehung von Innen und Außen ermöglichen und damit die Qualität für die Nutzer erhöhen, wurde die **textliche Festsetzung Nr. 2.5** aufgenommen. Hierdurch kann die Überschreitung der durch Bezeichnungen definierten Baugrenze um bis zu 2,3 m ausnahmsweise zugelassen werden. Durch die Höhenlage der potenziellen Balkone von 38,90 m über NHN

wird eine Beeinträchtigung der Hoffläche/Dachfläche anderer Gebäudeteile ausgeschlossen, da sie etwa 2 m über dem dortigen Niveau der Dachfläche liegen.

Bei der Ermöglichung der Balkone war eine potenzielle Verschlechterung der Belichtungssituation in den Innenhöfen gegenüber der Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien unmittelbar aus den Büroetagen heraus abzuwägen. Den Nutzern des Geschäftsgebäudes soll die Möglichkeit gegeben werden, etwa zu Pausenzwecken vor die Tür treten zu können, ohne das Gebäude verlassen zu müssen. Die Einschränkung der Belichtungssituation kann dadurch minimiert werden, dass die Brüstungen mit transparenten Materialien ausgeführt werden. Außerdem sind diese Balkone pro Innenhof nur an einer Seite und nicht umlaufend zulässig. Das Gebäude im Kerngebiet H6 ist ohne Inanspruchnahme der Regelung der BauOBl, die zusätzliche Balkone mit einer maximalen Tiefe von 1,5 m ermöglichen würde, errichtet worden.

Die Regelung als Ausnahme ermöglicht im jeweiligen Einzelfall die Prüfung der konkreten Belichtungssituation.

3.2.10 Gestaltungsfestsetzungen/Begrenzung von Werbeanlagen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 12 AGBauGB]
(textliche Festsetzungen Nr. 8.1, 8.2 und 8.3)

Die gesamte Bebauung um den Humboldthafen ist nicht mit einer herkömmlichen straßenbegleitenden Bebauung zu vergleichen. Das neue Quartier zeichnet sich durch seine exponierte Lage zum Regierungsviertel, seine direkte Nachbarschaft zum neuen Hauptbahnhof und zu den denkmalgeschützten Gebäuden nördlich der Invalidenstraße, die teils als Museum genutzt werden sowie zum denkmalgeschützten Ensemble der Charité aus.

Durch die Lage an den Wasserflächen des Humboldthafens und der Spree, durch das gegenüberliegende Regierungsviertel, den Spreebogenpark und die Promenaden entlang der Spree und des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, durch die Bahnhofsvorplätze und das zum Humboldthafen hin offene Bahnhofsgebäude sowie den Bahnviadukt, der täglich von tausenden Reisenden und S-Bahnnutzern frequentiert wird, bietet das Gebiet und sein Umfeld eine solche Vielzahl an Blickbeziehungen, wie dies für einen Innenstadtbereich nicht nur untypisch, sondern geradezu außergewöhnlich ist. Von daher bietet die Bebauung potenziell einen starken Anreiz, als Werbeträger missbraucht zu werden. Der Umgebungsschutz der umliegenden Denkmale und die prominente Adresse insbesondere durch die Nachbarschaft des Regierungsviertels und zum Ministerium für Bildung und Forschung sowie dem „Futurium“ verbieten aber eine uneingeschränkte Anbringung von Werbeanlagen. Auch die angestrebte hochwertige Gestaltung der Gebäude selbst soll nicht durch jegliche Art von Werbung in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden.

Die Festsetzungen, die der Bebauungsplan zur Einschränkung der Werbeanlagen trifft, dienen auch dem Nachbarschutz, da sichergestellt ist, dass die Bemühungen des einen um eine hochwertige Gestaltung nicht durch überdimensionierte Werbeanlagen des anderen konterkariert werden.

3.2.11 Beschränkung von Werbeanlagen an Gebäuden

Durch die **textliche Festsetzung Nr. 8.1** wird sichergestellt, dass die Werbeanlagen durch das Verbot, Werbung auf Dächern anzubringen, keine Fernwirkung erzielen. Auch werden an den Fassadenabschnitten, die unmittelbar zum Regierungsviertel, dem Friedrich-List-Ufer/Washingtonplatz sowie zu den Wasserflächen hin orientiert sind, Werbeanlagen gänzlich ausgeschlossen. Damit soll verhindert werden, dass das Gesamtensemble, die neu entstandene Gesamtkomposition aus historischem Hafenbecken und moderner Bebauung durch Werbeanlagen beeinträchtigt wird. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass mit Rücksicht auf Bahn- und Schiffsverkehr Irritationen vermieden werden sollen. Zum Friedrich-List-Ufer ist dagegen

die weite Sichtbarkeit vom Washingtonplatz aus der Hauptgrund, hier Werbung oberhalb des ersten Vollgeschosses auszuschließen.

Mit Blick auf die gewünschte Lebendigkeit des Gesamtquartiers soll gleichzeitig aber nicht verhindert werden, dass Nutzungen wie Cafés, Restaurants oder Dienstleistungsangebote im Arkadenbereich und im ersten Vollgeschoss entlang des Friedrich-List-Ufers für sich werben dürfen. Auch den Hauptmietern der Baublöcke soll die Möglichkeit eingeräumt werden, über dem Haupteingang ein Logo/Symbol /oder einen Schriftzug anzubringen, um auf sich aufmerksam machen zu können. Die Höhe von insgesamt bis zu 0,60 m pro Werbeanlage lässt einerseits eine gute Lesbarkeit und Erkennbarkeit zu, z. B. von Werbeanlagen, verhindert aber andererseits, dass Schaufenster und Fensteröffnungen in voller Höhe für Werbung in Anspruch genommen werden können, ohne dass Fassadenbereiche sichtbar bleiben. Schließlich soll das Verbot von wechselndem und bewegtem Licht der Verhinderung „marktschreierischer“ Effekte dienen, die der prominenten Lage nicht angemessen sind, sowie Lichtimmissionen begrenzen.

Die **textliche Festsetzung Nr. 8.2** regelt die Ausprägung von Werbeanlagen zu der Straßenseite Alexanderufer sowie zu den Bahnseiten hin. Es soll erreicht werden, dass Werbeanlagen nur der Eigenwerbung dienen und sich der Gebäudegestaltung unterordnen müssen und in einer zurückhaltenden Weise auszuführen sind. Das optische „Gewicht“ von Werbeanlagen muss deutlich hinter der Fassadengestaltung zurückbleiben. Besonders großflächig hinterleuchtete Werbetafeln wirken sich beeinträchtigend auf eine Fassadengestaltung aus. Diese sind im Kerngebiet durch die textliche Festsetzung generell ausgeschlossen. Außerdem dient die Festsetzung einer Vereinheitlichung der zulässigen Werbeanlagen, ohne dass der Gestaltungsspielraum hierfür zu stark eingeschränkt wird. Die Höhe von 0,60 m für Schriftzüge oder Symbole oder für eine Kombination aus Schriftzügen und Symbolen sowie das Verbot von wechselndem und bewegtem Licht sind, wie oben dargelegt, begründet. Im Unterschied zu den Regelungen zu den Wasserseiten und zum Spreebogen hin, sind zu den beiden übrigen Straßenseiten und zum Viadukt hin auch einzelne großformatige Symbole oder Logos als Eigenwerbung der Nutzer zulässig, wenn diese Art der Werbung hinsichtlich Materialität und Farbigkeit einen integralen Bestandteil der Fassade darstellt.

3.2.12 Besondere Gestaltungsanforderungen für die Fassadengestaltung in ausgesuchten Abschnitten

Die Gebäude um den Humboldthafen sollen zwar nicht mehr der strengen Geometrie und den Gestaltungsvorgaben unterliegen, wie es der Wettbewerbsentwurf von Prof. Ungers noch vorgesehen hatte, es soll aber ein Mindestmaß an Einheitlichkeit in den Fassadenabschnitten erreicht werden, die unmittelbar auf die Wasserseiten hinwirken. Dies geschieht durch die **textliche Festsetzung Nr. 8.3**.

Damit eine städtebauliche Kante und bauliche Fassung des Spreebogens sowie eine Eigenständigkeit gegenüber den Glasfassaden des Bahnhofes überhaupt zum Tragen kommen kann, ist es nicht zulässig, reine Glasfassaden auszubilden. Dies bedeutet, dass Fassadenelemente, die beispielsweise auch vorgehängte Lisenen sein können, deutlich in ihrer Ausprägung über rein konstruktive Elemente eines Rahmens für die Verglasung hinausgehen müssen. Für die Umsetzung der Festsetzung ist die Gesamtbetrachtung einer Fassade ausschlaggebend. Dies bedeutet, dass ein einzelnes Geschoss im Sinne der Strukturierung oder Akzentuierung der Fassade insgesamt durchaus mit einer reinen Glasfront ausgebildet werden darf. Der Ausschluss von verspiegelter Glas ist zum einen darin begründet, dass verspiegelte Glasflächen ein abweisendes Stadtbild erzeugen, bei dem der Betrachter quasi „auf sich selbst“ zurückgeworfen wird. Dies entspricht nicht dem städtebaulichen Ziel der Gestaltung um den Humboldthafen. Zum anderen stellen verspiegelte Glasflächen auch eine Gefahr für Vögel dar, insbesondere an einer großen offenen Wasserfläche. Schließlich würden reine

Glasfassaden den Schall z. B. im Hafen reflektieren und damit die Lärmbelastung weiter erhöhen.

3.3 Verkehr

3.3.1 Verkehrssituation

Über das Gesamtplanungsgebiet, aber außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans **II-201da**, wird ein erheblicher Anteil Nord-Süd-Kfz-Verkehr zwischen den Bereichen Wedding/Reinickendorf und Kreuzberg/Neukölln über die Bundesstraße B 96 (Heidestraße- Tunnel der B 96) geführt. Gleichzeitig dient die Invalidenstraße der Bewältigung von Ost-West-Verkehren insbesondere zwischen den Ortsteilen Prenzlauer Berg, Mitte und Moabit.

Ein zentraler Planinhalt der Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c, **II-201da** und II-201db ist die Festsetzung eines Straßennetzes mit differenzierten Straßenbreiten, das sowohl den verkehrlichen Erfordernissen der Erschließung des Bahnhofes und der angrenzenden neuen Stadtquartiere als auch überörtlichen Verkehrsbelangen sowie stadtgestalterischen Vorgaben aus den vorangegangenen Wettbewerben folgt. Dabei sollen die Zufahrtsstraßen und Anschlussknoten im Umfeld des zentralen Bereiches nicht ausgebaut werden, um keine zusätzlichen Verkehrsnachfragen im motorisierten Individualverkehr auszulösen.

Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan II-201 1997

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. Aus diesem Gutachten resultierte u. a. eine Begrenzung der zulässigen Stellplätze für gewerbliche Nutzungen als Festsetzungsvorschlag.

Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan II-201d 2008

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, wurde im Rahmen der Durchführung der Bebauungsplanverfahren **II-201da** und II-201db eine erneute verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, die im September 2008 vorgelegt wurde.

Ausgangsbasis für diese Untersuchung ist die Betrachtung der Auswirkungen der geplanten Bebauung im Bereich der Bebauungspläne **II-201da** und II-201db in einer Zusammenschau beider Geltungsbereiche. Eine getrennte Untersuchung erscheint insbesondere auch für die Prüfung der Leistungsfähigkeit des umgebenden Netzes (Knotenpunkte) nicht sinnvoll. Von daher werden auch die jeweils im benachbarten Bebauungsplangebiet geplanten Baublöcke erwähnt bzw. mit betrachtet.

Lage im Stadtgebiet und verkehrliche Anbindung

Durch die unmittelbare Lage am Hauptbahnhof Berlin gehört die Fläche der Bebauungsplangebiete zu einer der am besten angebundenen Entwicklungsflächen in Berlin überhaupt. Die Lage im Stadtgebiet und die verkehrliche Erschließung sind bereits in Kapitel I.2.3 dargestellt. Über die Fernbahnen ist eine direkte Anbindung in alle Teile Deutschlands gegeben. Die S-Bahn-Achsen in Ost-West-Richtung und zukünftig auch in Nord-Süd-Richtung sichern eine optimale Einbindung in das Stadtgefüge Berlins. Durch die Überlagerung der verschiedenen S-Bahn-Linien in Ost-West-Richtung ergibt sich schon heute ein sehr dichter Takt auf dieser Achse. Des Weiteren verkehrt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Brandenburger Tor die U-Bahnlinie 5, die zukünftig bis zum Alexanderplatz durchgebunden wird. Diese Weiterführung befindet sich im Bau.

Darüber hinaus erfolgte die Anbindung per Straßenbahn mit drei Linien über die Invalidenstraße.

Dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr kommt neben seiner Funktion im übergeordneten Verkehrskonzept auch eine zentrale Rolle bei der örtlichen Erschließung zu, da dieses Verkehrsmittel eine hohe Beförderungskapazität und -frequenz aufweist.

Auf der Invalidenstraße verkehren zudem diverse Buslinien.

Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die verschiedenen tangentialen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen. Diese sind insbesondere die Invalidenstraße im Norden (der Endausbau der Invalidenstraße nördlich des Humboldthafens mit Straßenbahntrasse in Mittellage ist auf Basis des Fachplanungsrechts 2011 begonnen und abgeschlossen worden) und der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße/Hugo-Preuß-Brücke/Kapelle-Ufer im Süden mit direkter Anbindung an die Straße Alt-Moabit bzw. über die Kronprinzenbrücke an die Konrad-Adenauer-Straße (Regierungsviertel). Durch die Brückensituation hat der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße/Hugo-Preuß-Brücke/Kapelle-Ufer keine Erschließungsfunktion für Kfz im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da**. Diese übernehmen die unmittelbar angrenzenden Erschließungsstraßen (Friedrich-List-Ufer) und Alexanderufer. Das Friedrich-List-Ufer war zwar bereits mit der Eröffnung des Hauptbahnhofs realisiert worden, doch ist die Durchbindung zur Invalidenstraße gegenwärtig nicht mehr gegeben, da die Straße unter dem Stadtbahnviadukt für den Bau der S 21 (City S-Bahn) in Anspruch genommen wird. Dies wird voraussichtlich zunächst bis 2025 dauern. Die von der Bahn AG beabsichtigte Fortsetzung der Sperrung wird seitens des Landes Berlins kritisch gesehen. Verbindliche Festlegungen gibt es noch nicht.

In das Radverkehrsnetz ist der Bereich ebenfalls gut eingebunden. Östlich des Hauptbahnhofs führt eine Hauptroute in Nord-Süd-Richtung durch das Planungsgebiet.

Es 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.

Verkehrsbelastungen im Bestand

Die Untersuchung 2008 hatte zunächst eine Analyse von Bestandsverkehrsmengen vorgenommen. Anhand von Verkehrszählungen 2005, 2006 und 2007 wird deutlich, dass im Vergleich zu den Belastungen von 2005 eine teilweise Umverteilung der Verkehrsmengen mit der Freigabe des Tiergartentunnels stattgefunden hat. Insbesondere Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, die 2005 noch unter weitgehender Nutzung von Moltkebrücke, verlängerter Lehrter Straße – Eckverkehr über die Invalidenstraße - Heidestraße verliefen, nutzen jetzt den Tiergartentunnel. So ist die Belastung unmittelbar vor dem Hauptbahnhof von ehemals etwa 46.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2005 auf nunmehr 36.600 Fahrzeugen gesunken.

Ebenfalls gesunken sind die Belastungen von Willy-Brandt-Straße und Otto-von-Bismarck-Allee, deren Funktion in Ost-West-Richtung teilweise von der neu gebauten Rahel-Hirsch-Straße übernommen wurde. Zukünftig wird die Willy-Brandt-Straße für den öffentlichen Verkehr gesperrt und nur noch für Fußgängerverkehr und Radfahrer zugelassen

Mit Ausnahme des Abschnittes unmittelbar vor dem Hauptbahnhof, welcher wie bereits beschrieben deutlich entlastet wurde, haben sich die Belastungen der Invalidenstraße auf hohem Niveau eingeepegelt. Westlich des Tiergartentunnels ist die Invalidenstraße höher belastet als 2005. Direkt am Knotenpunkt Alt-Moabit/Werftstraße sind 3.600 Fahrzeuge mehr erfasst worden. Auch östlich der Heidestraße sind die Belastungen geringfügig höher als 2005, hier stiegen sie jedoch nur um etwa 1.200 Fahrzeuge je Tag an. Eindeutige Tendenzen lassen sich daraus für die Invalidenstraße nicht ableiten, da die Einflüsse zu differenziert sind. Festzuhalten bleibt jedoch, dass eine Entlastung der Invalidenstraße nur in dem Abschnitt der vormals versetzten Nord-Süd-Verbindung erfolgte, während in Ost-West-Richtung nahezu konstante bzw. sogar leicht steigende Verkehrsmengen zu verzeichnen waren.

Ermittlung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens

Die Untersuchung erfolgte im Verkehrsmodell für das Prognosejahr 2015. Dafür sind das Verkehrsnetz und die Nachfragematrix von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Verfügung gestellt worden. Darauf aufbauend wurde der Bereich um den Hauptbahnhof differenzierter aufgeteilt und an das Straßennetz angebunden. Für die Ermittlung der Aufkommenswerte wurden zwei Szenarien berechnet, ein Minimalszenario und ein Mittelwertszenario mit noch plausiblen Annahmen für einen Innenstadtbereich. Das Minimalszenario ergab ein Aufkommen von 950 Fahrten pro Tag in der Summe von Ziel- und Quellverkehr (475 Fahrten im Zufluss und 475 Fahrten Abfluss) in den Gebäudeblöcken in den Kerngebieten H 2-H 5 und dem Sondergebiet SO Kultur und Gesundheit, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db liegen und von etwa 460 Fahrten jeweils für die Kerngebiete H1 und H6, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** liegen. Das Mittelwertszenario ergab in Summe ein Aufkommen von 3.600 Fahrzeugen pro Tag (1.800 Fahrten im Zufluss und 1.800 Fahrten Abfluss) in den Blöcken im MK H 2-H 5 sowie SO und 1.750 Fahrten jeweils für die Blöcke MK H1 und MK H6.

Der Durchschnitt beider Szenarien liegt bei 2.300 Fahrzeugen pro Tag in der Summe von Quell- und Zielverkehr für die Kerngebiete H 2-H 5 sowie SO und etwa 1.100 Fahrzeugen pro Tag jeweils für die Kerngebiete H1 und H6. Mit diesen Szenarien sind auch die verkehrspolitischen Vorstellungen Berlins hinsichtlich eines möglichst zu erreichenden modal-split abgedeckt. Diese werden nicht zuletzt durch die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftungszonen 34 und 35 unterstützt.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Rahmenbedingungen und des Umstandes, dass die Durchschnittsbildung nicht zwischen Minimum und Maximum, sondern zwischen Minimum und plausiblen Mittelwert erfolgte, wurde im Weiteren vorerst von einem Verkehrsaufkommen von insgesamt (Summe beider Bebauungsplangebiete) jeweils ca. 1.700 Fahrten pro Tag jeweils im Quell- und Zielverkehr (einschließlich je 30 Fahrten im Lieferverkehr) ausgegangen. Damit beträgt das Gesamtaufkommen etwa 3.400 Fahrten pro Tag für den Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplans II-201d, von denen der Großteil im Geltungsbereich **II-201da** auftritt.

Belastungen des Straßennetzes ohne und mit Bebauung in den Bebauungsplangebieten II-201da und II-201db:

Aus den ermittelten Belastungszahlen wird ersichtlich, dass bereits ohne die geplante Bebauung in den beiden Plangebieten von einer Zunahme der Verkehrsströme auszugehen ist. Auch ohne die Grundlagen des Prognosemodells hier differenziert zu analysieren, kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrszunahmen sicherlich zu einem großen Teil auf die erhebliche Nachverdichtung der zentralen Stadtteile von Berlin generell und damit nicht zuletzt auf die baulichen Aktivitäten im weiteren Untersuchungsbereich zurückzuführen sind.

Im „Mit-Fall“ (Planfall), das heißt mit dem Ziel- und Quellverkehr aus der geplanten Bebauung, gibt es im Straßenhauptnetz nur noch sehr geringe Unterschiede zum „Ohne-Fall“, also ohne die geplante Bebauung. Die Belastungsabweichungen betragen auf der Invalidenstraße lediglich etwa 1 %. Das bedeutet, dass die Auswirkungen insbesondere auf die Invalidenstraße eher gering sind und auf der Straße Alt Moabit etwa 2-3 % betragen. Auf Grund der hohen Belastung im Straßennetz und des sensiblen Gleichgewichtes sind nicht nur Zunahmen, sondern durch die Verlagerung von Verkehrsströmen teilweise auch geringe Abnahmen zu verzeichnen, die jedoch nicht weiter interpretiert werden sollen. Umfangreichere Verkehrszunahmen sind jedoch auf den Straßen an der südlichen und westlichen Peripherie des Gesamtplanangebotes zu verzeichnen, was auf die Einspeisung in das Friedrich-List-Ufer und die Rahel-Hirsch-Straße sowie das Kapelle-Ufer zurückzuführen ist.

Zusammenfassung und planerische Hinweise und Empfehlungen

Durch die Orientierung der Tiefgaragenzufahrten der Gebäudekomplexe im MK H1 und MK H6 an das Friedrich-List-Ufer bzw. Alexanderufer/Kapelle-Ufer treten erhöhte Verkehrsbelastungen vor allem südlich des Bebauungsplangebietes **II-201da** auf (Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelle-Ufer). In den verkehrstechnischen Untersuchungen konnte aber nachgewiesen werden, dass das berechnete Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebietes zu keinen Überlastungen der Knotenpunkte führt, sondern vielmehr an den meisten Stellen auf Grund des vollzogenen oder geplanten Ausbaus noch weitere Leistungsfähigkeitsreserven bestehen.

Daraus ist seitens der Gutachter die Schlussfolgerung gezogen worden, dass weitere Einschränkungen, die über die Regelung der Stellplatzanzahl in den beiden Bebauungsplänen hinausgehen würden, aus Gründen der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Umfeld nicht erforderlich sind. Das Vorhandensein von Leistungsreserven hat den Plangeber vielmehr bewogen, auf die Stellplatzbegrenzung ganz zu verzichten. Da zudem großflächige Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet nicht zulässig sind, ist sichergestellt, dass keine Nutzung mit starker Frequenz im Ziel und Quellverkehr und damit verbundener hoher Umschlaghäufigkeit im Stellplatzangebot im Plangebiet angesiedelt werden kann.

Die Einbindung des Untersuchungsgebietes in das Radwegenetz Berlin ist vergleichsweise günstig. Zudem sind die neu realisierten Straßen im Bereich des Hauptbahnhofes überwiegend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet worden. Im Verlauf der Straße Alexanderufer befindet sich die übergeordnete Fahrradrouten Berlin-Kopenhagen als beidseitig markierter Fahrradweg.

Die Querungsmöglichkeiten der Invalidenstraße werden mit dem Ausbau weiter verbessert. Die Einbeziehung des Alexanderufers in den Berliner Mauerweg und die Beschilderung einer Nord-Süd-Magistrale verbessern die gegenwärtige Situation darüber hinaus.

Erneute gutachterliche Stellungnahme zu Verkehrsmengen und zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte vom März 2019

Hierbei ging es insbesondere um die Frage, ob die nachfolgend betrachteten Knotenpunkte auch unter Zugrundelegung der aktuellen Prognose 2030 für Berlin sowie vor dem Hintergrund der realen Entwicklung im Bebauungsplan **II-201da** nach wie vor als leistungsfähig eingeschätzt werden können.

Die Ersteinschätzung der Knotenpunkte erfolgte in der Verkehrsuntersuchung von IVAS/ EIBS aus dem Jahr 2008 auf der Grundlage der Prognose 2015. Wie die Untersuchungen zeigen, sind die grundsätzlichen Annahmen und Eckdaten der bisherigen Prognosen von IVAS aus 2008 noch tragfähig, da die Eckdaten der Prognose 2015 inklusive Fortschreibung auf 2025 von IVAS durch SenUVK in der E-Mail vom September 2017 dem Grunde nach für 2030 bestätigt wurden.

Seitens SenUVK werden nur die Verkehrsmengen auf der Rahel-Hirsch-Straße etwas höher und weiterführend auf dem Kapelle-Ufer deutlich höher eingeschätzt als bei IVAS, die Mengen auf dem Friedrich-List-Ufer andererseits deutlich geringer.

So werden in der Rahel-Hirsch-Straße durch SenUVK 14.000 Kfz/ 24 Std. benannt, bei IVAS waren es 12.900 Kfz/ 24 Std. Dieser Wert wird durch SenUVK weiterführend auch auf das Kapelle-Ufer übertragen. In der differenzierteren Darstellung von IVAS nahmen die Verkehrsmengen hingegen nach Osten hin ab auf Werte von 8.900 bzw. 9.000 Kfz/ 24 Std. auf dem Kapelle-Ufer. Im IVAS-Modell waren hingegen deutlich höhere Verkehrsbelastungen auf dem Friedrich-List-Ufer zu verzeichnen (7.600 Kfz/ 24 Std.), als nunmehr von SenUVK angegeben

(5.000 Kfz/ 24 Std. südlich Invalidenstraße und 3.000 Kfz/ 24 Std. nördlich Rahel-Hirsch-Straße).

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte war zu prüfen, ob auch noch die von SenUVK benannten erhöhten Verkehrsmengen auf der Straße Alt-Moabit und dem Kapelle-Ufer an den Knotenpunkten bewältigt werden können. Zudem war die gegenüber den Annahmen aus 2008 um 145 Stellplätze erhöhte Anzahl an Tiefgaragenplätzen zu berücksichtigen.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte brachte folgende Ergebnisse (IVAS März 2019):

„Knotenpunkt 3: Alt Moabit/ Willy-Brandt-Straße/ Rahel-Hirsch-Straße

Am LSA-gesteuerten Knotenpunkt ist die Erhöhung der Verkehrsbelastungen auf der Rahel-Hirsch-Straße um ca. 8,5 % zu berücksichtigen. Trotz der Steigerungen erreicht der Knotenpunkt noch eine sehr gute Qualitätsstufe B des Verkehrs.

Knotenpunkt 4: Reinhardtstraße/ Kapelle-Ufer

Der Knotenpunkt ist ebenfalls LSA-gesteuert. Hier wird zunächst eine Verkehrssteigerung im Kapelle-Ufer von 55 % berücksichtigt. Um diesen Betrag wurden die Verkehrsströme von und zum Kapelle-Ufer gesteigert. Trotz der Steigerungen erreicht der Knotenpunkt ebenfalls noch eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrs.

Knotenpunkt 10: Rahel-Hirsch-Straße/ Friedrich-List-Ufer

Am Knotenpunkt Rahel-Hirsch-Straße/ Friedrich-List-Ufer sind die höheren Verkehrsmengen von Rahel-Hirsch-Straße und Kapelle-Ufer zu berücksichtigen. Auf eine Abminderung der Verkehrsmengen im Friedrich-List-Ufer (hier weisen die Angaben von SenUVK nur knapp 40 % des Verkehrs gegenüber der Prognose von IVAS aus) wurde verzichtet und stattdessen der mehr als doppelt so hohe Wert von IVAS angesetzt. Der Knotenpunkt verfügt über keine LSA. Wie die Berechnungen zeigen, wird an diesem Knotenpunkt in der Prognose aufgrund der mittleren Wartezeiten für den Linksabbieger aus dem Friedrich-List-Ufer nur noch die Qualitätsstufe D erreicht, was aber ausreichend ist. Leistungsfähigkeitsreserven bestehen insbesondere dadurch, dass einerseits durch die vorhandene Fußgänger-LSA in der westlichen Knotenpunktzufahrt die Abflussmöglichkeiten aus dem Friedrich-List-Ufer verbessert werden und andererseits das in der Berechnung berücksichtigte gleichzeitige Auftreten der höheren Belastungen auf der Rahel-Hirsch-Straße und dem Friedrich-List-Ufer eher unwahrscheinlich ist.“

Dies bedeutet, dass die Bedürfnisse des Verkehrs gewährleistet werden können und der Bebauungsplan keine verkehrlichen Konflikte hervorruft.

Fortschreibung Verkehrsgutachten vom April 2026

Im Jahr 2008 wurde für den Bebauungsplan II-201d „Humboldthafen“ ein Verkehrsgutachten erstellt, das im Jahr 2019 durch eine gutachterliche Stellungnahme auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben wurde. Im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung des Bebauungsplans II-201da „Humboldthafen Süd“ durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen war nunmehr zu prüfen, ob die maßgeblichen Knotenpunkte auch unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsprognose 2035 weiterhin als leistungsfähig einzustufen sind.

Die Untersuchung zeigt, dass in der Prognose 2035 gegenüber der früheren Prognose 2015 insbesondere auf der Rahel-Hirsch-Straße (Ost) sowie im weiteren Verlauf des Kapelle-Ufers mit höheren Verkehrsmengen zu rechnen ist. Demgegenüber werden auf der Moltkebrücke und der Kronprinzenbrücke geringere Verkehrsbelastungen prognostiziert. Schwerpunkt der Fortschreibung des Gutachtens war die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

K3 (Alt Moabit/ Willy-Brandt-Straße/ Rahel-Hirsch-Straße), K4 (Reinhardtstraße/ Kapelle-Ufer) und K10 (Rahel-Hirsch-Straße/ Friedrich-List-Ufer). Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Prognosejahre 2015 und 2035 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt:

Tabelle 4: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung der Prognose 2015 und 2035

Knotenpunkt Nr.	Prognose 2015 Kfz-Verkehr	Prognose 2035 Kfz-Verkehr	Prognose 2035 Fußgängerverkehr
K3	QSV B (mit LSA)	QSV D (mit LSA)	QSV A und F
K4	QSV B (mit LSA)	QSV B (mit LSA)	QSV B und C
K10	QSV C (ohne LSA)	QSV B (mit LSA)	QSV C

Die Überprüfung auf Grundlage des Verkehrsmodells des Landes Berlin für den Prognosefall 2035 kommt zu dem Ergebnis, dass die betrachteten Knotenpunkte südlich des Bebauungsplans II-201da weiterhin als leistungsfähig anzusehen sind. Ein zusätzlicher verkehrlicher Handlungsbedarf wird daher derzeit nicht gesehen. Gleichzeitig zeigt die Untersuchung jedoch, dass der Knotenpunkt K3 keine nennenswerten Leistungsreserven mehr aufweist. Maßnahmen, die zu einer weiteren Verringerung der Kapazitäten für den Kfz-Verkehr führen könnten, sollten daher vermieden beziehungsweise besonders sorgfältig geprüft werden.

3.3.2 Straßenverkehrsflächen/ Straßenbegrenzungslinien

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

Die Straßenbegrenzungslinien für die Straßen Friedrich-List-Ufer, Rahel-Hirsch-Straße, und Kapelle-Ufer sind im angrenzenden Bebauungsplan II-201a am 3. Juli 2006 festgesetzt worden.

Die Straßenbegrenzungslinie des Kapelle Ufers ist im Einmündungsbereich des Alexanderufers seinerzeit um rd. 1,2 m zu weit in östlicher Richtung festgesetzt worden. Dieses Teilstück wird durch die Festsetzung von Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplans **II-201da** aufgehoben. Grundsätzlich gilt der allgemeine Rechtssatz, dass die spätere Norm die frühere verdrängt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** wird die Straßenverkehrsfläche für den südlichen Abschnitt des Alexanderufers festgesetzt. Die östliche Straßenbegrenzungslinie des Alexanderufers ist südlich der Einmündung der Margarete-Steffin-Straße im Bebauungsplan I-211 am 17. September 2012 festgesetzt worden.

Im Zuge der Wiederherstellung der ehemaligen Straße, die zur Zeit der DDR im Mauer- und Grenzbereich lag, ist die zweispurige Straße bereits fertig gestellt bzw. ausgebaut und dem Verkehr übergeben worden. Straßenbegleitend sind Alleebäume gepflanzt worden. Die Straße Alexanderufer dient in Bezug auf den motorisierten Verkehr ausschließlich der Erschließung der Charité und des zukünftigen Blocks im MK H 5 (beides außerhalb des Geltungsbereichs) sowie des Kerngebiets H6. Die Erschließung des Kerngebiets H6 ist bereits realisiert.

3.3.3 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 stellt keine Verpflichtung zur Herstellung einer Tiefgarage dar. Die Bereiche, die für Tiefgaragen unterbaut werden dürfen, stellen lediglich ein räumliches Angebot für die mögliche Unterbringung von Stellplätzen dar. Im Kerngebiet werden oberirdische Stellplätze und Garagen ausgeschlossen, da diese mit dem städtebaulichen Konzept nicht vereinbar sind. Es sind zum einen dicht bebaute, geschlossene Baublöcke mit Innenhöfen vorgesehen, in denen die Innenbereiche von Verkehrsimmissionen frei bleiben sollen. Oberirdische Stellplätze und Garagen würden auch der Nutzung der öffentlichen Uferpromenade und der vorgesehenen Erholungsnutzung entgegenstehen und städtebaulich nicht gewünschte bauliche Folgen nach sich ziehen.

Im MK H1 ist der Bau einer Tiefgarage bedingt durch die Unterquerung durch die S 21 (City S-Bahn) nur in dem in der Nebenzeichnung 7 definierten Umfang zulässig. Sie darf sich daher aufgrund der spezifischen Situation auch teilweise unter die Fläche der öffentlichen Uferpromenade, die unterirdisch in einer bestimmten Höhe als Kerngebiet festgesetzt wird, erstrecken. Eine solche Festsetzung hat zur Folge, dass Stellplätze und Garagen nur auf diesen Flächen zulässig sind. Im Übrigen siehe Kapitel III. 3.2.5 der Begründung.

Für das zulässige Gebäude im MK H6 bedingt die Höhenlage des Alexanderufers eine erforderliche Zufahrtsmöglichkeit bis zu einer Höhe von 35,4 m über NHN, was in der **textlichen Festsetzung Nr. 4.1** seinen Niederschlag gefunden hat. Die Aussparung über der Rampenzufahrt erfordert eine Höhe von 39,70 m über NHN, damit für die Fahrzeuge im Zufahrtsbereich ein ausreichendes Lichtprofil hergestellt werden kann; das ist aber nicht Gegenstand der Festsetzung. Es handelt sich um eine besondere und schwierige Ausgangssituation in Bezug auf die umgebenden Höhen aus der nach Norden abfallenden Straße (Alexanderufer) und der wiederum noch tiefer liegenden Fläche der öffentlichen Uferpromenade.

3.4 Flächen, die mit Geh- und Fahrrechten zu belasten sind

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

(zeichnerische Festsetzungen und textliche Festsetzungen Nr. 7.1, 7.2, 7.3)

Die festgesetzten Flächen für die Sicherung von Geh- und Radfahrrechten gemäß der **textlichen Festsetzungen Nr. 7.1 und 7.2** sind im Kontext der öffentlichen Uferpromaden und des im FNP dargestellten Grünzuges zu sehen und abzuwägen. Sie erweitern den öffentlich nutzbaren Raum um diese Flächen auf privaten Grundstücken innerhalb des Kerngebiets und gewährleisten die Kontinuität des Promenierens. Dabei handelt es sich zunächst um die durchgängige Durchwegung von den spreeseitigen Promenaden unter der Hugo-Preuß-Brücke hindurch weiter nach Norden entlang des Humboldthafens auf die Kerngebietsflächen H1 und H6 auf einer Länge von annähernd 22 m und in einer Breite von etwa 6 m (Flächen G 2 und G 3). Diese ebenerdigen Flächen sind auch für Fahrradfahrer nutzbar. Ein landschaftsplanerischer Entwurf, der im an H1 angrenzenden Bereich im Jahr 2015 bereits umgesetzt wurde, sieht neben dem historischen Pflasterbelag auch einen glatten Plattenbelag vor, der als „Promenadenband“ auch Radfahrern zur Verfügung steht. Zur Entwickelbarkeit aus dem FNP wird auf Kapitel I.3.1.2 verwiesen.

Davon zu unterscheiden sind die Flächen G 1 und G 4, die in einer Breite von mindestens 2 m mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit für eine Verbindung zwischen Rahel-Hirsch-Straße bzw. Kapelle-Ufer zu belasten sind.

Der Niveauunterschied, der überwunden werden muss, um vom oberen Brückenniveau auf die unten gelegenen Flächen der Uferpromaden zu gelangen, ist in der Bauausführung zu berücksichtigen. Die bauliche Ausprägung ist nur in Form einer Treppe sinnvoll, so dass die Belastung mit einem Radfahrrecht hier nicht vorgesehen ist. Es besteht somit bei einer Breite von 4,6 m der Flächen G 1 und G 4 ein ausreichender Spielraum für die Präzisierung der Lage

der Treppe. Auch wenn die Treppe im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens „HumboldthafenEins“ inzwischen hergestellt worden ist, besteht kein planungsrechtliches Erfordernis zur Präzisierung der Treppenanlage. Der Vorhabenträger „HumboldthafenEins“ hatte sich in § 1 des städtebaulichen Vertrages zum Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Treppenanlage, einschließlich der Verkehrssicherung verpflichtet.

Analog der Belastung der Flächen G 1 und G 4 mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit ist dies auch für die Fläche G 6 vorzusehen (**textliche Festsetzung Nr. 7.3**). Der 2 m breite in Nord-Süd-Richtung unmittelbar westlich des MK H6 verlaufende Geländestreifen musste der öffentlichen Uferpromenade entzogen und dem Kerngebiet zugeordnet werden, weil unter diesem die erforderliche Entwässerungsleitung des Kerngebiets verläuft. Das Straßen- und Grünflächenamt Mitte hatte sich gem. § 11 des Berliner Straßengesetzes nicht in der Lage gesehen, diese Fläche im bezirklichen Fachvermögen zu behalten und zu unterhalten. Der Geländestreifen des vormals gewidmeten Straßenlands ist durch Grundstückskaufvertrag vom 4. Mai 2015 vom Vorhabenträger erworben worden und soll nunmehr entsprechend Ziff. 4.1 der Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Vertrag „als private Verkehrsfläche unter Aufrechterhaltung der Funktion als öffentlich zugängliche Fläche“ dienen. Gemäß Ziff. 4.2 des gleichen Vertrags hat sich der Käufer verpflichtet, zur „Gewährleistung der öffentlichen Zugänglichkeit ... ein Wegerecht (Gehrecht) für die Allgemeinheit, vertreten durch das Land Berlin, dauerhaft und unentgeltlich einzuräumen.“

Im festgesetzten Luftgeschoss im MK H1 dient das Gehrecht für die Allgemeinheit einer Vernetzung der Wasserflächen mit dem Umfeld. Anders als die Verbindung zwischen Uferpromenade und Alexanderufer im MK H6 ist diejenige im MK H1 von großem öffentlichen Interesse, da hier eine direkte Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Uferpromenade geschaffen wird – mit der erwarteten hohen Publikumsfrequenz. Die Verknüpfung von Bahnhofsvorplatz und Ufer wird in Form eines Luftgeschosses und dessen Belastung mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit auf der gesamten Breite (Fläche G 5) durch die **textliche Festsetzung Nr. 7.3** vorgesehen.

Von der Belastung mit einem Gehrecht ausgenommen sind die planfestgestellten Anlagen (Zugangstreppe und Lüftungsanlagen zur U-Bahn), die in der Durchwegung liegen und nachrichtlich übernommen werden.

Ein unverhältnismäßiger Eingriff in die Privatrechte ist mit diesem Konzept nicht verbunden, da im Falle des MK H1 das Privatgrundstück erst mit dem Bebauungsplan geschaffen werden wird und die Gehrechte in den Kaufvertrag einfließen. Im Falle des MK H6 ist der Erwerb der Kerngebietsflächen auf der Basis des Bebauungsplanentwurfes aus dem Jahre 2008 betrieben worden, bei dem umfangreichere Belastungen mit Gehrechten vorgesehen waren als in der jetzigen Fassung des Bebauungsplans.

3.5 Fahrradstation unterhalb des Viaduktes

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

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 4.2)

Unterhalb des Viaduktes in direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof innerhalb der Fläche A1, A2, A3, A1, ist die Errichtung einer Fahrradstation für den Hauptbahnhof, die durch die Deutsche Bahn AG betrieben werden soll, zulässig. Die Festsetzung der Fläche erfolgt nach § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB in Verbindung mit der **textlichen Festsetzung Nr. 4.2**, die die zulässige bauliche Nutzung näher definiert. Der (planfestgestellte) Viadukt begrenzt die Ausdehnung der Station in der Höhe. Insofern bedurfte es hier keiner weiteren Regelungen.

Die Fahrradstation entzieht zwar diese Fläche der öffentlichen Nutzung als Uferpromenade, kann aber bei einer ansprechenden Gestaltung auch zu einer Belebung des Raumes unter dem Viadukt beitragen und das Sicherheitsgefühl der Passanten erhöhen.

Für die Fahrradstation liegt noch keine Gebäudeplanung vor, so dass auch noch keine Aussage über die innere Organisation und Erschließung getroffen werden kann. Dies ist allerdings angesichts der Tatsache, dass das Friedrich-List-Ufer voraussichtlich bis 2035 gesperrt sein wird und die Fläche auf Betreiben der Deutschen Bahn AG erst nach Fertigstellung der S 21 (City S-Bahn) mit dem Zielhorizont frühestens Mitte bis Ende der 30er Jahre zur baulichen Nutzung zur Verfügung stehen wird, auch nicht erforderlich. Für das Fahrradhaus wird – anders als zwischenzeitlich geplant – keine direkte Anbindung über eine Steganlage zum Friedrich-List-Ufer planungsrechtlich optional vorgesehen. Es wird ausschließlich über die öffentliche Uferpromenade zugänglich sein.

3.6 Unterirdisches Rückhaltebecken für anfallendes Niederschlagswasser

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 14 BauGB]

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 4.3)

Wie auch im östlich vom Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal gelegenen MK H6 soll das anfallende Regenwasser im sich aufweiteten Bereich des Humboldthafens eingeleitet werden. Entsprechend dem Hinweisblatt zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (10 l/s·ha für Gewässer 1. Ordnung), ergibt sich für den Betrachtungsbereich ein Drosselabfluss von 8,2 l/s. Für den Rückhalt des Regenwassers von insgesamt 8.439 m³ ist ein unterirdischer Speicher in Form von einer gedichteten Rigole mit einem Drosselbauwerk vorzusehen. Aus diesem Grund ist im nördlichen Bereich des Plangebietes, nördlich des MK H1 und direkt südlich der Bahnbrücke die Errichtung eines unterirdischen Rückhaltebeckens für das aufkommende Niederschlagswasser im Plangebiet zulässig. Die Festsetzung der Fläche erfolgt nach § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB in Verbindung mit der **textlichen Festsetzung Nr. 4.3**, welche das Speichervolumen des Rückhaltebeckens jedoch nicht genauer definiert. Empfehlenswert wäre ein Speichervolumen von mindestens 84 m³. Dieser Wert ergibt sich aus den Berechnungsergebnissen des Regenwasserkonzeptes (Ingenieurbüro Obermeyer, September 2022).

Es sind auch Maßnahmen gleicher Wirkung zulässig. Dies können beispielsweise Dachbegrünungen mit Retentionsfunktion, dezentrale unterirdische Rigolen- oder Mulden-Rigolen-Systeme oder offene Wasserflächen sein. Eine Maßnahme ist nur gleichwertig, wenn das erforderliche Rückhaltevolumen nachgewiesen und die maximal zulässige Einleitmenge eingehalten wird.

Im nachgelagerten Verfahren wird eine vertragliche Regelung mit dem zukünftigen Erbbaurechtsnehmer des MK H1 geschlossen, die ihn dazu verpflichtet, das überschüssige Niederschlagswasser des MK H1 gemeinsam mit dem Niederschlag auf der Uferpromenade zu sammeln und gedrosselt in den Humboldthafen einzuleiten sowie die Errichtung und Wartung des Retentionsbeckens und des Einleitbauwerks zu übernehmen.

3.7 Gesamtinfrastrukturplanung

Außerhalb des üblichen Beteiligungsverfahrens wurde im Bereich der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ eine koordinierte Gesamtplanung der technischen Infrastruktur installiert. Ziel dieser Koordination ist es, verbindliche Vorgaben für die Planungs- und Bauleistungen der Beteiligten, insbesondere der Versorgungsunternehmen und Leitungsträger zu entwickeln und zeitlich aufeinander abzustimmen. Diese Planung ist abgeschlossen. Die Leitungen sollen im Planungsgebiet im Regelfall im öffentlichen Straßenland verlaufen.

Die Leitungen und technischen Anlagen, die für die Bahnanlagen erforderlich sind, wie z. B. die Entwässerungsanlagen des Viaduktes, unterliegen der Planfeststellung und sind im Bebauungsplan nur insoweit zu berücksichtigen als durch die Festsetzungen im Bebauungsplan ihre Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden darf.

3.8 Öffentliche Uferpromenaden

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

Die Flächen der öffentlichen Uferpromenaden sind im Flächennutzungsplan als Grünflächen/Grünzug in symbolischer Breite dargestellt. Eine Auseinandersetzung mit der Entwickelbarkeit aus dem FNP ist im Rahmen der Begründung zum Bebauungsplan erfolgt. Der Bebauungsplan ist aus dem FNP entwickelbar. Die genaue Führung des Grünzugs in Hinblick auf die Erholungsfunktion ist gemäß den gemeinsamen Richtlinien zum Entwicklungsrahmen des FNP aus der örtlichen Situation zu entwickeln, wobei entscheidend für die Umsetzung des Planungsgrundsatzes des FNP ist, dass eine „funktionsfähige öffentlich zugängliche Verbindung hergestellt“ wird. Diese Funktion können auch Straßen/Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung in bestimmten Abschnitten erfüllen. Dies ist im vorliegenden Fall in besonderem Maße gegeben, da auf den Flächen der Uferpromenaden kein motorisierter Verkehr stattfinden wird, so dass die Erholungsfunktion nicht beeinträchtigt wird. Zur Konzeption der Uferpromenade wird die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs vorgesehen.

Die Uferpromenaden sind Teil des im Landschaftsprogramm dargestellten übergeordneten Grünverbindungsnetzes. In angrenzenden Bereichen entlang der Spree sind die Uferpromenaden als öffentliche Grünflächen hergestellt und der Öffentlichkeit übergeben worden. Die Freiflächen der Hafenuferpromenade werden dagegen als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ mit der Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ festgesetzt, weil dies ihrem Charakter (ehemalige gepflasterte Ladestraßen) eher entspricht als eine Festsetzung von Grünflächen.

Durch die Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ wird der städtische Zusammenhang betont und die übergeordnete Verbindungsfunktion dieser Flächen herausgestellt. Dies wäre bei einer Zuordnung der Promenadenflächen zu den privaten angrenzenden Baugrundstücken und Belastungen von Flächen mit Gehrechten nicht im städtebaulich gewünschten Umfang gegeben – zumal diesen Flächen durch die öffentliche Nutzung die Privatnutzung entzogen wäre.

Das Land Berlin behält an diesem prominenten Ort die Planungshoheit und Zuständigkeit für den Unterhalt der Promenadenflächen in eigener Hand. Dies ist gerade auch im Kontext mit den angrenzenden Uferpromenaden entlang der Spree und dem Schifffahrtskanal von Bedeutung, die eine ganz besondere Qualität der Erfahrbarkeit des Landschaftsraumes für Bürger und Touristen darstellt.

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

Die Dimensionierung der öffentlichen Uferpromenaden ist im Zusammenhang und im Wechselspiel mit den Baukörpern und den angestrebten Nutzungen zu betrachten. Zahlreiche Variantenuntersuchungen und Überprüfungen führten zu dem nunmehr vorliegenden Ergebnis. Die Uferpromenaden bilden zudem wichtige Klammern zur Verknüpfung der beiden Teilräume nördlich und südlich des Bahnviaduktes.

Aufgrund der verschiedenen Höhenniveaus zwischen umliegenden Straßen und den Promenadenflächen sowie auch zum Ausgleich von Höhenunterschieden zwischen einzelnen Gebäuden und den Promenadenflächen werden Teilbereiche der Promenadenflächen als Treppen oder Rampenanlagen ausgebildet werden müssen. Der Höhenunterschied zwischen der Uferpromenade und den parallel verlaufenden Straßen beträgt ein bis drei Meter. Das Straßenniveau der Hugo-Preuß-Brücke liegt mit knapp sieben m deutlich höher über der Uferpromenade. Die Uferpromenaden liegen der historischen Situation der Ufermauern entsprechend auf ca. 33,15 m Höhe über NHN (Abdeckstein der Uferwand). Die Planung sieht für die Promenadenflächen ein Höhenniveau vor, das diese Höhe im Grundsatz aufgreift. Dieses Höhenniveau legt der Bebauungsplan am wasserseitigen Rande der Promenade auf dem Abdeckstein der Uferwand mit 33,15 m über NHN fest, um eine Grundaussage über das Höhenniveau der Promenaden in diesem Bereich zu treffen. Aus entwässerungstechnischen Gründen kann hiervon zu den Gebäuden hin geringfügig abgewichen werden.

Die Planung der Uferpromenaden am Humboldthafen, die vom Landschaftsplanungsbüro Gruppe F ausgearbeitet worden ist, hat als zentrale Aufgabenstellung „einen attraktiven, öffentlichen Raum zu schaffen, der im Regierungsviertel gelegen, einen repräsentativen Charakter besitzt und gleichzeitig funktional eine Fortführung der bestehenden Uferpromenaden an der Spree und dem Spandauer Schifffahrtskanal ermöglicht. Die neue Gestaltung soll die historische Nutzung des Areals als Hafen ablesbar erhalten und sich an dem Charakter der ehemaligen Be- und Entladeflächen mit Kopfsteinpflaster orientieren. Die Ufermauern werden mit den alten Abgängen und Kranstandorten denkmalgerecht wiederhergestellt. Gestalt und Charakter der direkt anschließenden Uferpromenaden im nördlichen Spreebogen sollen in der Materialwahl und Ausstattung berücksichtigt werden.“

Die Promenadenflächen stehen Fußgängern und Radfahrern – ohne dass ein gesonderter Radweg angelegt wird – zur Verfügung. Auf die sichere Nutzung der Promenade für den Fuß- und Radverkehr wird im späteren freiraumplanerischen Wettbewerb Rücksicht genommen. Die Anforderungen an eine behindertengerechte Zugänglichkeit werden im Rahmen der landschaftsplanerischen Bearbeitung berücksichtigt, da die Uferpromenaden an möglichst vielen Stellen barrierefrei erschlossen werden. Sie sind aber auf Grund der Engstellen nicht für eine gesonderte Ausweisung eines Radweges geeignet. Übergeordnete Radweganbindungen (Berlin-Kopenhagen, Mauerweg), die auf der Ostseite des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals verlaufen, sollen im Straßenraum des Alexanderufers fortgesetzt werden. Rampen jeweils nördlich des Bahnviaduktes (im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db) ermöglichen eine stufenfreie Anbindung der Hafenpromenaden an die Straßen Alexanderufer und Friedrich-List-Ufer.

Für die Uferwände wurden Planungen zur Schadensbeseitigung und Wiederherstellung der Wände erstellt. Diese Planungen unterliegen ausschließlich dem Fachplanungsrecht und nicht der Abwägung im Bebauungsplan. Im an das MK H6 angrenzenden Bereich ist die Uferwand-instandsetzung abgeschlossen, im an den MK H1 angrenzenden Bereich kann diese erst nach Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der S 21 (City S-Bahn) erfolgen. Die Festsetzung der öffentlichen Uferpromenaden orientiert sich an der zukünftigen Uferwandausbildung (in der Planzeichnung als „in Aussicht genommene Uferwand“ gekennzeichnet).

3.9 Dachbegrünung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 25 Buchst. a BauGB]
(textliche Festsetzungen Nr. 6.1, 6.2 und 6.3)

Gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 6.1** sind in den Kerngebieten H1 und H6 mindestens 70 % der Dachflächen intensiv zu begrünen, weil begrünte Dächer Lebensraum oder Teillebensraum für Flora und Fauna sind und sowohl mikroklimatisch als auch 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 erhöhte Rückhaltungsrate des Niederschlagswassers ergibt. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potenzieller (Teil-) Lebensraum von Vögeln. Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und – bei austauschschwachen Wetterlagen – anregend auf Ausgleichsströmungen. Die Aufbauschicht einer einfach intensiven Dachbegrünung liegt meistens zwischen 15 und 25 cm. Da der Abflussbeiwert so gering wie möglich gehalten werden soll, wird eine höhere Substratschicht von 30 cm festgesetzt.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begrünung sind Dachaufbauten gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 2.3 technische und ähnliche Einrichtungen wie etwa die Befahrungsanlage für die Fassadenreinigung einschließlich Fahrstreifen, Wege, Terrassen und Beleuchtungsflächen (**textliche Festsetzung Nr. 6.2**). Die genannten Ausnahmen dürfen aber gemäß der **textlichen Festsetzung Nr. 6.2** in den Kerngebieten H1 und H6 nicht mehr als 30 % der Dachflächen in Anspruch nehmen. Es werden damit annähernd 1.800 m² Dachfläche je Baugebiet H1 und H6 begrünt.

Durch die Festsetzung von „Flachdächern“ mit einer Neigung von bis zu 5° (**textliche Festsetzung Nr. 6.3**) ist gewährleistet, dass die Verpflichtung zur Dachbegrünung auch realisierbar ist. Die Dachbegrünung ist als ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zu werten.

Die textliche Festsetzung regelt darüber hinaus zum Schutz des natürlichen Wasserhaushaltes, dass rund 95 % der Dachflächen als Retentionsdach auszubilden sind. Davon werden rund 70 % der Dachflächen als Intensiv-Dachbegrünung mit einer Substratschicht von 30 cm inkl. Retentionsraum vorgesehen. Das Regenwasserkonzept hatte das Ziel, auf den Dachflächen möglichst viel Regenwasser zurückzuhalten und nur einen kleinen Anteil zusammen mit dem anfallenden Niederschlag auf der Uferpromenade bewirtschaften zu müssen. Um die überschüssige Niederschlagsmenge beim 5-jährigen Regenereignis auf 1 m³ und beim 100-jährigen Regenereignis auf 4,8 m³ zu begrenzen, ist auf 95 % der Dachfläche ein einfacher Retentionskörper mit einer Höhe von 5,8 cm erforderlich. Diese Einstauhöhe wurde als Grundlage für die TF gewählt, da sie mit geringen statischen Anforderungen einher geht. Wenn zugunsten weiterer Technikaufbauten der prozentuale Anteil der Retentionsdachflächen verringert werden soll, ist dies durch die Verwendung eines höheren und somit leistungsfähigeren Retentionskörpers technisch möglich. Die Entscheidung für die geeignete Maßnahme soll vom späteren Vorhabenträger getroffen werden.

3.10 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 Flächennutzungsplanes. Hier ergeben sich besondere Anforderungen an die Luftreinhaltung. Die Emissionen von Luftschadstoffen müssen entsprechend dem Stand der Technik minimiert werden. Vermeidbare Luftverunreinigungen aus dem gesamten Stadtgebiet tragen insbesondere während der Heizperiode zu höheren Luftschadstoffkonzentrationen und zur Smogbildung bei. Bei ungünstigen Ausbreitungsbedingungen (z. B. geschlossenen Hofsituationen, besonderer Rauigkeit des topographischen Profils, niedrigen Quellhöhen) und besonders großem Anteil vorhandener Kohleeeinzelfeuerungsanlagen können gesundheitsgefährdende Konzentrationen von Luftschadstoffen entstehen. Die **textliche Festsetzung Nr. 5.1** gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für geplante Nutzungen.

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

3.11 Lärmschutzfestsetzungen

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

Von Beginn des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans II-201 hat es schalltechnische Untersuchungen gegeben, die den Umgang mit der erheblichen Vorbelastung durch Kfz-, Schienen- und Schiffverkehr geprüft und Maßnahmen zu seiner Bewältigung entwickelt haben. In der Abwägung hatte das u. a. dazu geführt, dass die Festsetzung von Wohngebieten rund um den Humboldthafen, wie es die städtebauliche Idee von Prof. Ungers noch vorgesehen hatte, nicht weiterverfolgt wurde.

Eine schalltechnische Untersuchung wurde mit Berichtsdatum vom 13. Dezember 2007 für den Geltungsbereich des damaligen, noch nicht geteilten Bebauungsplans II-201d vorgelegt, bei der u. a. noch die Verkehrsprognose 2015 zugrunde gelegen hatte. Mit Datum vom 20. April 2012 wurde ein neuer schalltechnischer Bericht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** vorgelegt. Dieser hat für einzelne Teilbereiche die Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt (diese führt zu niedrigeren Lärmbelastungen des Straßenzuges entlang des Kapelleufers) und folgt insbesondere aufgrund der weitgehenden Änderung der Baukörperausprägung gegenüber dem damaligen Bebauungsplanentwurf für das MK H6 dem städtebaulichen Konzept von KSP Architekten. Die nunmehr zur Festsetzung vorgesehene Baukörperausprägung im MK H6 sieht keine abgeschlossenen Innenhöfe, sondern – entsprechend der Mäanderform – drei tiefe Einschnitte ins Gebäude vor. Die Baukörperfestsetzung im Bereich des MK H1 wurde demgegenüber bis auf die nach außen wirkenden Determinanten stark generalisiert.

Im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB wurde der Anregung der Deutschen Bahn AG gefolgt und die schalltechnische Untersuchung abermals aktualisiert. Die Deutsche Bahn wies darauf hin, dass die schalltechnische Untersuchung einer Überarbeitung bedarf und auf Grundlage der aktuellen Betriebsprognose 2030 der DB Netz AG, unter Berücksichtigung aller Strecken, zu erstellen ist. In der vorherigen vorliegenden schalltechnischen Untersuchung (MÜLLER-BBM GMBH 2018) wurde die veraltete Betriebsprognose 2025 verwendet. Die schalltechnische Untersuchung sei somit mit der aktuellen Betriebsprognose zu überarbeiten.

Im Ergebnis wurde erneut festgestellt, dass alle nach außen gewandten Gebäudefassaden einer starken Geräuschbelastung ausgesetzt sind, die auch durch den Schifffahrtsverkehr ausgelöst wird.

Folgende Geräuschbelastungen durch den Gesamtverkehr (Straße, Schiene und Schiffsverkehr) sind 2024 gutachterlich ermittelt worden:

Beurteilungspegel im Bereich des MK H1:

Tag	=	71-77 dB(A)
Nacht	=	67-74 dB(A)

Beurteilungspegel im Bereich des MK H6:

Tag	=	71-80 dB(A)
Nacht	=	68-77 dB(A)

Der Gutachter stellt fest, dass die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 für Verkehrslärm in Höhe von tags/nachts 63/53 dB(A), die ergänzend heranzuziehenden Grenzwerte der 16. BImSchV in Höhe von 64/54 dB(A) und die Anhaltwerte, oberhalb derer eine Gesundheitsgefährdung bei dauerhafter Geräuschbelastung nicht ausgeschlossen werden kann (tags/nachts 70/60 dB(A)), sowohl tags als auch nachts an allen Fassadenseiten teils deutlich überschreitet.

Es wurden deshalb Minderungsmaßnahmen zum Schutz vor Lärm bzw. zur Konfliktbewältigung im Bebauungsplan erforderlich.

In der Abwägung ist deshalb auf die einst vorgesehene allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen oberhalb des zweiten Vollgeschosses im MK H6 verzichtet worden. Allgemeine Wohnungen sind somit in den Kerngebieten MK H1 und MK H6 nicht zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind allerdings allgemein zulässig. Sollte von diesen Wohnungen Gebrauch gemacht werden, ist die Realisierung von Lärmschutzgrundrissen zwingend erforderlich.

Die im Gutachten formulierte Empfehlung für eine Festsetzung von Lärmschutzgrundrissen ist in die **textliche Festsetzung Nr. 5.2** für den Bereich des Kerngebiets H6 eingeflossen.

Demnach sind die Grundrisse so zu gestalten, dass in Wohnungen je nach Größe ein oder mehrere Aufenthaltsräume zum Innenhofbereichen hin, also von den Lärmquellen abgewandten Seiten liegen. Hierdurch wird sichergestellt, dass es bei potenziellen Wohnungen in der Regel zumindest einen „ruhigeren“ Raum gibt, der für das Schlafen bessere Voraussetzungen bietet als die zu den Außenfassaden ausgerichteten Räume. Da es sich begrifflich nicht um wirkliche Innenhöfe handelt, ist die Definition der ruhigen Seiten, über die durch Punkte definierten Baugrenzen im Kerngebiet H6, vorgenommen worden.

Echte Innenhöfe gibt es im Kerngebiet H6 nur im untersten Nicht-Vollgeschoss und im ersten Vollgeschoss. Obwohl es hier die ruhigsten Fassadenabschnitte gibt, sind hier Wohnungen aus städtebaulichen Gründen nicht allgemein zulässig (Konflikt mit der umgebenden öffentlichen Nutzung und der privaten publikumswirksamen Nutzung wie Gastronomie sowie aufgrund der schlechteren Belichtungssituation). Bei der Realisierung des Gebäudes sind zwar keine Wohnungen entstanden, die Grundrissforderung muss aber auch bei einer möglichen Umnutzung zum Tragen kommen.

Die generalisierte Baukörperfestsetzung im Bereich des MK H1 lässt eine Grundrissregelung nicht sinnvoll erscheinen. Das Gebäude kann nach heutigem Kenntnisstand nicht vor Ende der 20er Jahre dieses Jahrzehnts, ggf. erst 2036 realisiert werden. Es ist nicht abschätzbar, inwieweit sich das Mobilitätsverhalten und die technischen Entwicklungen bis dahin ändern und zu einer Verringerung der Geräuschbelastungen führen, die das Wohnen an dieser Stelle erleichtern würde. Auf die ausnahmsweise Zulässigkeit von allgemeinen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO wird verzichtet. Es sind lediglich Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO allgemein zulässig.

Aufgrund des geänderten Prognosehorizonts von 2025 auf 2030 sind die Belastungszahlen erneut überprüft worden, um sie dann in einer aktualisierten schalltechnischen Untersuchung zu berücksichtigen. Im schalltechnischen Bericht vom 16. Januar 2018 wurden die hohen Geräuschbelastungen ermittelt, die insbesondere aus dem Schienenverkehr resultieren. In Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt stellen die Verkehrsmengenangaben aus der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2018 mit

dem damaligen Prognosehorizont 2030 die Datengrundlage für die Fortschreibung vom 15. Mai 2024 dar. Die seinerzeit ermittelten Verkehrsmengen sind in der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung allerdings von der veralteten RLS-90 auf die aktuelle Berechnungsmethodik RLS-19 angepasst worden. Im Gutachten werden die verschiedenen aktiven und passiven Schallschutzregelungen diskutiert und bewertet.

Aktive Schallschutzmaßnahmen an den Bahnanlagen sind nicht vorhanden und wären aufgrund der Gebäudehöhen auch nicht effektiv. Weitere aktive Lärminderungsmaßnahmen stellen Schienenwegdämpfer und Absorberelemente dar. Auch eine solche nachträgliche Umsetzung erscheint jedoch nicht realistisch, da hierdurch zwar eine gewisse Pegelreduktion möglich sein wird, dies jedoch nicht abschließend wäre und keine neue schalltechnische Qualität bringen würde. Es verblieben somit nahezu identische Maßnahmen im Plangebiet, wie sich bei Nicht-Umsetzung derartiger Maßnahmen ergäben. Aus fachgutachterlicher Sicht sind aktive Maßnahmen an den Schienenwegen daher nicht sinnvoll.

Eine Änderung der Gebäudeausrichtung ist durch die vorgegebene Grundstückssituation nicht möglich. Eine Grundrissregelung ist nur für den Bereich des MK H6 sinnvoll, da dieses Kerngebiet lärmabgewandte Fassadenbereiche mit rund 10 dB geringeren Pegeln aufweist. Angesichts der Tatsache, dass allgemeine Wohnungen in beiden Kerngebieten nicht zulässig sind, wird eine Regelung zu Außenwohnbereichen nicht empfohlen. Regelungen zu besonderen Fensterkonstruktionen wären unwirksam, da diese einen Beurteilungspegel von nicht mehr als 45 dB(A) nachts voraussetzt, die es vorliegend nicht gibt. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gem. § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind nach wie vor allgemein zulässig.

Die Luftschalldämmung der Außenbauteile (einschließlich der Fenster) bestimmt maßgeblich die Stärke des von außen in die Räume eindringenden Verkehrslärms. Grundlage der Bemessung der notwendigen Schalldämmung ist die als technische Baubestimmung eingeführte DIN 4109 in der Fassung von Januar 2018.

Mit der Einführung der DIN 4109 als technische Baubestimmung und der Regelung in Anlage A 5.2/2 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB Bln), wonach im bauaufsichtlichen Verfahren ein Schallschutznachweis zu führen ist, besteht im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.

Die Anforderungen an den Schallschutz der Außenbauteile sind im jeweiligen Einzelfall – abhängig von Gebäudestellung, Fassadengeometrie etc. – für die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume auf der Ebene der Vorhabenplanung zu ermitteln und nachzuweisen.

Die Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung (MÜLLER-BBM GMBH, 2024) setzt voraus, dass allgemeine Wohnungen in den beiden Kerngebieten MK H1 und MK H6 nicht zugelassen werden, da diese auch nicht zulässig sind. Es ist daher primär von einer Büronutzung auszugehen, weshalb Regelungen zum generellen Schutz dauerhafter Wohnnutzungen gutachterlich als nicht erforderlich gehalten werden. Die schalltechnische Untersuchung kommt zusammenfassend somit zu dem Ergebnis, dass aus fachgutachterlicher Sicht Regelungen zur Abfolge der Gebäudeerrichtung, zur Grundrissbindung, zur nutzerunabhängigen Belüftung/besondere Fensterkonstruktionen, zum Schutz baulich verbundener Außenwohnbereiche sowie zum Schutz vor Lärm für den Aufenthalt im Freien nicht erforderlich sind.

Für das Baugebiet MK H6 wird eine spezifische textliche Festsetzung zum Schallschutz getroffen. Hintergrund ist, dass für diesen Teilbereich bereits ein konkretes Bauvorhaben vorliegt und die städtebauliche Struktur – insbesondere die Anordnung der Baukörper sowie die Ausbildung von Innenhöfen – hinreichend konkret bekannt ist. Dadurch kann die schalltechnische

Situation differenziert bewertet und eine auf das konkrete Vorhaben zugeschnittene Festsetzung formuliert werden.

Für andere Teilbereiche des Plangebiets (MK H1) kann eine vergleichbare textliche Festsetzung derzeit nicht getroffen werden. Dort liegen noch keine konkreten Vorhabenplanungen vor, sodass insbesondere Angaben zu Grundrissen, Gebäudestellungen oder möglichen Innenhofsituationen fehlen. Ohne diese planungsrelevanten Informationen ist eine belastbare schalltechnische Bewertung auf der gleichen Detailebene nicht möglich.

Unabhängig davon wird das Schutzniveau gegenüber Lärm bereits grundsätzlich durch die baugebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) differenziert bestimmt. Diese Orientierungswerte berücksichtigen die unterschiedliche Schutzbedürftigkeit der jeweiligen Baugebiete und stellen damit eine abgestufte Bewertung der Lärmschutzanforderungen sicher. Durch diese normative Differenzierung ist bereits eine angemessene Berücksichtigung der Schutzansprüche der zulässigen Nutzungen gewährleistet.

3.12 Maßnahmen/Festsetzungen zur Berücksichtigung der S-Bahn (S 21)

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 2 Nr. 2 BauGB]

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzungen Nr. 3.2 und 9)

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Belange der Planfeststellung und Planung für die S 21 (City S-Bahn) mit nachrichtlichen Übernahmen, Hinweisen und Regelungen im Bebauungsplan.

Nordanbindung/ Nachrichtliche Übernahmen

Die S-Bahnlinie S 21 (City S-Bahn), die den Nordring bzw. die nächstliegenden Bahnhöfe Westhafen und Wedding im Norden verbinden und somit an bestehende S-Bahntrassen anschließen wird, ist planfestgestellt und wird nachrichtlich übernommen (siehe hierzu Kapitel III. 4). Dieser planfestgestellte Abschnitt (1. Bauabschnitt) befindet sich einschließlich der Bahnhofsstation im Bau. Für die Bahnhofsstation unterhalb des Hauptbahnhofes, die sich zukünftig bis unter den nördlichen Teilbereich des Baublocks im MK H1 erstrecken wird, werden die Arbeiten für den Übergangsbahnhof der S 21 (City S-Bahn) voraussichtlich Ende 2023 abgeschlossen. Vorerst wird die S-Bahnlinie an einem Interimbahnsteig unter der Invalidenstraße in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof halten, bis die finale Haltestelle planmäßig im Jahr 2026 fertiggestellt werden soll.

Südanbindung/ zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzungen Nr. 3.2 und 9

Längerfristig soll die Linie über die Nord-Süd-Strecke über den Potsdamer Platz (2. Bauabschnitt) mit den Bahnhöfen Yorckstraße / Großgörschenstraße (3. Bauabschnitt) verbunden werden. Innerhalb seines Geltungsbereichs ist im Bebauungsplan eine Trassenfreihaltung entsprechend der Darstellung im FNP vorgesehen. Sie wird durch die **textliche Festsetzung Nr. 3.2** in Verbindung mit der Nebenzeichnung 7 gewährleistet (vgl. hierzu Kapitel I. 3.1.7 und ist als unterirdische in Aussicht genommene S-Bahn, die im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren konkretisiert wird, in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Zeitliche Zielhorizonte

Sowohl der Realisierungshorizont für die Nordanbindung als auch Planfeststellung und Realisierung der Südanbindung ist seit Beginn des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans II-201d, der später in die Bebauungspläne II-201da und II-201db geteilt worden ist, ganz erheblichen zeitlichen Verschiebungen unterlegen. Die Zielhorizonte für die Fertigstellung der Nordanbindung (1. Bauabschnitt) und der südlichen Verlängerung der S-Bahn zum Potsdamer Platz (2. Bauabschnitt) liegen weit auseinander. Die Corona-Pandemie hat negative Auswirkungen auf die Inbetriebnahme des Endzustandes des 1. Bauabschnitts. Daraus ergaben sich Umplanungen und zusätzliche Bauarbeiten, sodass der Termin für die Inbetriebnahme 2026 nicht gehalten werden kann. Zurzeit werden neue Termine geprüft.

Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt wurde seitens der Deutschen Bahn 2024 mit der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt gestartet. Zielhorizont für den Abschluss dieser Maßnahme ist ggf. erst das Jahr 2036. Die Bebaubarkeit des Kerngebiets H1 und der Fläche unterhalb des Viadukts mit Fahrradstation wird erst dann gegeben sein. Dies liegt insbesondere daran, dass die Deutsche Bahn AG diese Flächen auch für die Einrichtung von Logistikflächen und als Startbaugrube nutzen möchte. Somit werden städtebauliche Aspekte an dieser Stelle für einen erheblichen Zeitraum deutlich zurückgestellt. Der Bebauungsplan berücksichtigt dies durch eine aufschiebend bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB entsprechend der **textlichen Festsetzung Nr. 9**.

Dennoch ist davon auszugehen, dass die Planungen prognostisch umgesetzt werden. Die „Folgenutzung“ entspricht in Entwicklung aus dem FNP und dem „Planwerk Innere Stadt“ der städtebaulichen Zielstellung des Landes Berlin.

Da der städtebauliche Zusammenhang zwischen den beiden Baugebieten MK H1 und MK H6 am Hafenhals innerhalb eines Bebauungsplans gewahrt werden soll und es aus diesem Grund einer einheitlichen Planung bedarf, hat der Plangeber von einer weiteren Teilung des Bebauungsplans **II-201da** abgesehen. Mit dem § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB liegt eine Ermächtigung vor, dass Teile der Festsetzungen erst in einem bestimmbaren Zeitraum umgesetzt werden können. Dabei wurde in die Abwägung eingestellt, dass eine aufschiebend bedingte Festsetzung nicht zu einer dauerhaften, vom Eigentümer nicht beeinflussbaren Bausperre werden darf. Hier liegt jedoch der Fall vor, dass das Land Berlin sowohl Eigentümer des Grundstücks ist und zugleich auch Auftraggeber für die Planung und Errichtung der S 21 (City S-Bahn). Insofern ist davon auszugehen, dass die Bedingung erfüllbar ist und demzufolge eine bedingte Festsetzung getroffen werden kann. Von der Festsetzung einer Zwischennutzung wurde abgesehen, da die intendierte Nutzung für Baulogistik (S 21 Südanbindung) und als Startbaugrube dem entgegensteht.

4 Nachrichtliche Übernahmen

Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich die auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 12. September 1995 – sowie der im Nachgang erfolgten Plangenehmungen und Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses – realisierten Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (der Fern- und Regionalbahn einschließlich des Zugangs zum Fernbahnhof mit Flucht- und Rettungsweg, des planfestgestellten Rettungsplatzes und Lüftungs- und Entrauchungsschachtes sowie der U-Bahn einschließlich des U-Bahnzuganges). Diese planfestgestellten Anlagen wurden in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Planfestgestellter Abschnitt der S 21 (City S-Bahn)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans unterliegen Teilflächen dem durch Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes am 17. Februar 2005 sowie durch Planänderungsbeschluss 17. September 2010 verbindlichem Fachplanungsrecht für die „S 21 Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof“ (S-Bahntrasse mit S-Bahnhof). Dies schließt den Sicherheitsstreifen für die S-Bahn S 21 (City S-Bahn) und das unterankerte Areal außerhalb des Tunnelbauwerkes sowie die temporäre Baustelleneinrichtungsfläche mit ein. Diese planfestgestellten Anlagen wurden in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Humboldthafen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich planfestgestellte Wasserflächen des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, die in der Planzeichnung als Wasserflächen dargestellt sind. Der mittlere Wasserstand der Spree (und des Humboldthafens) in diesem Bereich liegt

gut zwei Meter tiefer (30,8 m über NN) als das Niveau der Uferpromenaden und der Oberkanten der Ufermauern. Die in der Planzeichnung übernommene blaue Darstellung entspricht folglich nicht der Wasserlinie, sondern beinhaltet auch die vorhandenen Uferwände.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist das Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842 (hier: südlicher Teilabschnitt des Einmündungsbereiches/Hafenhals) in der Liste der Denkmale Berlins unter der Obj.-Dok.-Nr. 09011294 eingetragen. Das entsprechende Symbol für die Einzelanlage ist in der Planzeichnung innerhalb der Wasserfläche eingetragen, zudem weist die textliche Nachrichtliche Übernahme Nr. 1 auf diesen Sachverhalt hin.

5 Hinweise

Durch **den Hinweis Nr. 1** werden alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplans außer Kraft gesetzt. Der Bebauungsplan ändert teilweise den festgesetzten Bebauungsplan II-201a im Einmündungsbereich des Alexanderufers, da hier ein ca. 1,2 m langes Teilstück der nördlichen Straßenbegrenzungslinie des Kapelle-Ufers durch den Bebauungsplan **II-201da** aufgehoben werden muss.

Der **Hinweis Nr. 2** stellt klar, dass der Bebauungsplan keine Einteilung der Straßenverkehrsfläche bestimmt, auch wenn in der Planunterlage die Straßenprofile dargestellt sind.

Im **Hinweis Nr. 3** wird darauf verwiesen, dass die Realisierung der mit diesem Bebauungsplan planungsrechtlich zulässigen Gebäude oberhalb, unterhalb oder angrenzend an planfestgestellte und noch zu realisierende Verkehrsanlagen z. T. erheblichen konstruktiven Aufwand und Abstimmungen bzw. vertragliche Regelungen voraussetzt. Die Funktionsfähigkeit und die Zugänglichkeit planfestgestellter Anlagen wie z. B. Treppenanlagen und Zugänge dürfen durch eine Über- oder Unterbauung nicht beeinträchtigt werden. Zudem wird auf die Regelungen des Berliner Nachbarrechtsgesetzes hingewiesen.

Im **Hinweis Nr. 4** wird darauf verwiesen, dass bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt oder die Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DB AG und der BVG bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast errichtet werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem Betreiber der Bahnanlagen bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen ist. Das Abstimmungserfordernis gilt auch für alle Bautätigkeiten innerhalb des Sicherheitsstreifens für die S 21 (City S-Bahn), der auch in Zukunft weiterhin der Planfeststellung unterliegen wird.

Im **Hinweis Nr. 5** wird das Zustimmungserfordernis mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz für Baumaßnahmen im 10 m Bereich der Uferwände beschrieben.

Im **Hinweis Nr. 6** wird auf den Umstand verwiesen, dass durch den zukünftigen Bahnbetrieb der Fern- und Regionalbahn, der S-Bahn und der U-Bahn-Linie 55 Erschütterungen auf das Erdreich und damit auf die darin gegründeten Hochbauten ausgelöst werden können, die den Aufenthalt in davon betroffenen Gebäuden beeinträchtigen können.

Um auf dem Baugrundstück H1, das bereits heute von der planfestgestellten Fern-, U-Bahn und S-Bahn S 21 (City S-Bahn) unterquert wird und für das zukünftig die Fortsetzung der S 21 (City S-Bahn) in Richtung Süden vorgesehen ist, eine Bebauung unter Berücksichtigung allgemeiner Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu ermöglichen, sind ggf. Maßnahmen erforderlich, die die von den ausgeübten und zukünftigen Bahnnutzungen der

unterirdischen Bahnanlagen ausgehenden Erschütterungen und den damit verbundenen sekundär abgestrahlten Luftschall eindämmen. Im Bebauungsplanverfahren kann keine sachgerechte Entscheidung des Einzelfalles und der daraus resultierenden Maßnahmen erfolgen, da die relevanten Bedingungen (statische Struktur des Gebäudes und der Gründung, Schwingungsverhalten sowie Lage und Exposition empfindlicher Nutzungen) erst im Baugenehmigungsverfahren bekannt sind.

Nichtsdestotrotz wurde, aufgrund einer Anregung der Deutschen Bahn AG in der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V m. § 4 Abs. 2 BauGB, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein Erschütterungsgutachten erstellt (Müller BBM, Juni 2024). In diesem wurden die für das MK H1 durch den umliegenden Schienenverkehr verursachten Erschütterungs- und sekundär Luftschallimmissionen in einer späteren Bebauung abgeschätzt. Bezüglich der vorgesehenen Nutzung wurden Büros, Unterrichts- und Vortragsräume sowie Gaststätten und Läden etc. betrachtet. Eine allgemeine Wohnnutzung ist im Bebauungsplan nicht zulässig und wurde daher ausgeschlossen.

Die direkt unterhalb des Baugebietes verlaufende Strecke 6017 für die S-Bahnlinie S 21 (City S-Bahn) befindet sich derzeit noch im Bau. Für die Immissionsprognose wurden für alle erschütterungsrelevanten Strecken Messdaten verwendet, die im Rahmen von anderen Untersuchungen an unterirdisch verlaufenden U-Bahnstrecken und oberirdisch liegenden Fernbahngleisen im Berliner Stadtraum erhoben wurden. Die anhand der verwendeten Messdaten prognostizierten Immissionswerte spiegeln daher lediglich orientierend die zu erwartenden Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen in einer künftigen Bebauung wider.

Die durchgeführte Untersuchung zu Erschütterungen und sekundärem Luftschall infolge des Bahnverkehrs kam zu folgenden Ergebnissen:

- Liegen beim Späteren Bauwerk ungünstige baulastdynamische Parameter vor, ist davon auszugehen, dass weder die angesetzten Anhaltswerte für Erschütterungen noch die Anhaltswerte für den sekundären Luftschall eingehalten werden können.
- Bei Vorliegen von günstigen baulastdynamischen Parametern konnten deutlich geringere Immissionswerte prognostiziert werden. Hierbei ist zu erwarten, dass die Anhaltswerte für Erschütterungen und die Mindestanforderungen an den sekundären Luftschall eingehalten werden können. Sollen für Nutzungen wie Einzelbüros, Unterrichts- und Vortragsräume etc. auch die „höheren“ Anforderungen an den sekundären Luftschall erfüllt werden, ist die Anordnung bzw. die ausreichende Wirksamkeit einer elastischen Gebäudelagerung zur weiteren Immissionsminderung zu prüfen.

Als Ergebnis der vorliegenden Betrachtung kann festgestellt werden, dass unter der Vorgabe einer baulastdynamisch günstigen Bauweise auf dem Baugebiet prinzipiell eine Bebauung gewerblicher Nutzung möglich ist. Gegebenenfalls ist zur weiteren Immissionsminderung eine elastische Gebäudelagerung erforderlich.

Zur Konkretisierung der Prognosewerte und insbesondere zur Vorgabe von günstigen baulastdynamischen Parametern sind durch Messungen auf dem Baugebiet belastbare Erschütterungseinwirkungen zu erheben. Für die im Bau befindliche Strecke 6017 der S 21 (City S-Bahn) könnten möglicherweise aus den Planfeststellungsunterlagen geeignete Werte abgeleitet werden. Alternativ könnten auch durch eine Messung an einem Vergleichsstandort die notwendigen Erschütterungseinwirkungen erhoben werden.

Auf Basis der Erschütterungsmessdaten ist die im vorliegenden Erschütterungsgutachten durchgeführte Prognoseberechnung (Basisprognose) zu wiederholen und Vorgaben zur Immissionsminderung bzw. die weiteren Bearbeitungsschritte abzuleiten. Eventuell ist für ein

konkret geplantes Gebäude eine detaillierte Prognoseberechnung, welche das Tragwerk abbildet, zu stellen. Der Nachweis obliegt somit dem späteren Bauherrn und muss im Baugenehmigungsverfahren nochmals geführt werden.

Der städtebauliche Vertrag enthält ergänzende Regelungen zum Kerngebiet H6.

Die Regelungen des städtebaulichen Vertrags vom 19. Juni 2013 (einschließlich der Ergänzungsvereinbarung vom 3./28. Dezember 2015) über städtebauliche Maßnahmen im Bereich Humboldthafen, betreffen folgende Sachverhalte:

- § 1 Regelungen zur Treppenanlage im Bereich der Kerngebietsfläche G 4,
- § 2 Regelungen zum Bau und Unterhaltung des Einleitbauwerks für die Regenwasserentwässerung in den Humboldthafen,
- § 3 Regelung zur Berücksichtigung des Gedenkstreifens der Berliner Mauer,
- § 4 Regelungen zur Druckerhöhungsanlage zur Trinkwasserversorgung,
- § 5 Regelungen zur Schadfrehaltung des Brückenbauwerks der Hugo-Preuß-Brücke einschließlich einer Bürgschaft.

Der Vertrag ist wirksam geworden, sobald die Baugenehmigung für das Vorhaben bestandskräftig geworden war.

6 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Teilweise lassen sich die möglichen Betroffenheiten im Hinblick auf die vorliegende Bauleitplanung aus den Stellungnahmen der im Aufstellungsverfahren durchgeführten Beteiligungsverfahren nachvollziehen. Darüber hinaus zählen die in § 1 Abs. 6 BauGB aufgelisteten abwägungserheblichen Auswirkungen zu den berücksichtigenden Belangen, die sowohl im Umweltbericht als auch in den folgenden Kapiteln IV und V dargelegt sind.

Bei der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist ausschlaggebend, dass das Plangebiet im Kontext der Gesamtentwicklung um den Hauptbahnhof zu sehen ist – eine Entwicklung, die als „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ bereits 1993 auf den Weg gebracht worden war und der eine Reihe von Grundsatzentscheidungen, beispielsweise der Bau der Nord-Süd-Eisenbahnverbindung mit Kreuzungsbahnhof, zugrunde liegen. Der mehr als 20-jährige Planungs- und Umsetzungsprozess hat dazu geführt, dass der Transformationsprozess eines Güterbahnhofsareals in ehemaliger Randlage zu einem neuen Quartier mit ganz eigener Prägung in direkter Nachbarschaft zum Regierungsviertel weit fortgeschritten ist, auch wenn seine Entwicklung erst nach der Fertigstellung des Hauptbahnhofs 2006 Fahrt aufgenommen hat. Die Abwägung der Festsetzungen des Bebauungsplans **II-201da** darf daher nicht isoliert gesehen werden.

Von den Festsetzungen des Bebauungsplans sind in erster Linie öffentliche Belange tangiert. Der Fortentwicklung des Umfelds des Hauptbahnhofs zu einem neuen Stadtquartier wird ein höheres Gewicht beigemessen als der Beibehaltung der Bestandssituation. Das ehemalige Hafengelände ist erstmalig einer Bebauung zugeführt und gleichzeitig in Teilen bereits für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht worden, indem Flächen mit Aufenthaltsqualität neu geschaffen wurden oder noch werden.

Mit der angestrebten Bebauung wird die städtebauliche Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB berücksichtigt. Diese soll vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. Die Schaffung von Baugrundstücken ist angesichts der extrem hohen Investitionen der öffentlichen Hand in den Ausbau der Infrastruktur insbesondere in die verkehrliche Infrastruktur wie

durch den Bau des Hauptbahnhofs, den Ausbau des Straßennetzes, der U-Bahn sowie der Straßenbahn geradezu zwingend. Es handelt sich um einen außerordentlich gut erschlossenen Raum. Alle planfestgestellten Anlagen im Geltungsbereich sind nachrichtlich übernommen worden.

Mit dem bereits im Bau befindlichen Abschnitt der S-Bahnanbindung Nord und der geplanten Südverlängerung werden weitere große öffentliche Investitionen (nicht nur) im Plangebiet erfolgen und die Erschließung nochmals erheblich verbessert werden.

Das öffentliche Interesse an der Fertigstellung der S 21 Nordanbindung berücksichtigt der Bebauungsplan durch nachrichtliche Übernahmen und eine aufschiebend bedingte Festsetzung. Obwohl ein extrem hohes öffentliches Interesse an der möglichst zügigen Realisierung eines Fahrradhauses besteht, da die bisherige Situation zum Abstellen von Fahrrädern an diesem zentralen Ort desolat ist und die Deutsche Bahn aus eigener Initiative kein adäquates Angebot geschaffen hat, muss dieses öffentliche Interesse dem fachplanerischen Interesse an der Beibehaltung der Flächen für Logistikeinrichtungen der S 21 nachgeordnet werden.

Gleichermaßen tritt das ebenfalls dringende öffentliche Interesse an der Umsetzung des städtebaulichen Konzepts im Bereich der Flächen südlich des Viadukts einschließlich des Kerngebiets H1 gegenüber den fachplanerischen Belangen für den Bau der S 21 Südanbindung zurück. Dies ist in der aufschiebend bedingten Festsetzung berücksichtigt, so dass mit einer Komplettierung des Städtebaus ggf. erst ab dem Jahr 2036 gerechnet werden kann. Gleichzeitig ist aber genau die Sicherung des einheitlichen städtebaulichen Duktus von MK H1 und MK H6 das zentrale Anliegen des Aufstellungsstellungsverfahrens des Bebauungsplans **II-201da**.

Die Belange des Verkehrs und die Verbesserung der Mobilität werden somit in besonders großem Maße im Aufstellungsverfahren berücksichtigt.

Zudem wird die Zielsetzung der Grünzugentwicklung des FNP durch die Festsetzung von öffentlichen Uferpromenaden und Belastung von Flächen für Gehrechte für die Allgemeinheit berücksichtigt. Demgegenüber ist die Offenheit des Stadtraumes mit seinen Sichtbeziehungen etwa zur Charité oder auf die Wasserfläche zurückgestellt worden. Dies trifft auch auf Belange des Umweltschutzes zu, da u. a. Flächen versiegelt werden und das Landschaftsbild sich stark verändern wird bzw. sich schon verändert hat. Der Charakter des Gebiets wird neu definiert, auch wenn die Gestaltung der öffentlichen Uferpromenaden Gestaltungselemente der ehemaligen Hafenanlage enthält und in der Materialität an den Charakter der ehemaligen Hafenanlage erinnern soll.

Durch den Bebauungsplan wird eine Steuerung der Gebietsentwicklung gegenüber einer Bebaubarkeit nach § 34 BauGB ermöglicht. Die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts hinsichtlich der Gebäudekonfiguration und einer Vielzahl von Gestaltungsvorgaben und die Dimensionierung der öffentlichen Freiflächen dienen dem öffentlichen Interesse an einer qualitativ hochwertigen Umsetzung im Sinne der Baukultur.

Der Bebauungsplan **II-201da** löst keine Betroffenheit im Sinne des § 180 BauGB aus. Hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf soziale und wirtschaftliche Verhältnisse ist nicht auszuschließen, dass durch das Gesamtvorhaben im Entwicklungsbereich „Parlaments- und Regierungsviertel“ ein Veränderungsdruck ausgelöst wird, der zu Mietsteigerungen und Verdrängung der angestammten Bewohnerschaft in den Nachbarquartieren führen könnte. Der Bebauungsplan ist jedoch nicht das geeignete Instrument zur Minderung dieser Auswirkungen. Hierzu wären gezielte Untersuchungen und gegebenenfalls der Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung gemäß § 172 BauGB erforderlich. Dies sollte jedoch durch die betroffenen Bezirke veranlasst werden. Im näheren Umgriff des Plangebiets sowie im Plangebiet selbst ist

noch keine Wohnnutzung vorhanden. Gemäß den Festsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db befinden sich die Wohnungen in den Kerngebietsteilen H 3 und H 4 im Bau.

Da sich alle öffentlichen Flächen sowie das Baufeld MK H1 im Besitz des Landes Berlin befinden, werden hier keine privaten Belange betroffen.

Die privaten Belange im Plangebiet selbst beschränken sich auf das Kerngebiet H6, das im Rahmen einer Genehmigung auf Basis des § 33 BauGB die Zulässigkeit der Bebauung erlangte. In diesem Zuge hat der Bauherr die künftigen Regelungen des Bebauungsplans schriftlich anerkannt, so dass die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange in diesem Bereich bereits weitgehend abgeschlossen ist. Der Gebäudekomplex ist 2015 fertig gestellt worden. Zur Wahrung öffentlicher Belange ist zwischen dem Grundstückseigentümer des MK H6 und dem Land Berlin, vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen worden (siehe vorausgegangenes Kapitel V). Die Regelungen zielten im Wesentlichen auf die Berücksichtigung der Belange des vorhandenen Brückenbauwerks der Hugo-Preuß-Brücke, der Regenwasserentsorgung, des Denkstreifens der Berliner Mauer sowie des Baus einer öffentlich begehbaren Treppe vom Niveau der Hugo-Preuß-Brücke zur tiefer gelegenen Uferpromenade ab.

Gegenüber den zur Planreife durch den privaten Grundstückseigentümer/Bauherrn anerkannten Festsetzungen haben sich folgende Änderungen ergeben:

- Festsetzung eines 2 m breiten, einst als öffentliche Uferpromenade vorgesehenen Streifens als Kerngebiet, der zur Sicherung der Gebäudeentwässerung erforderlich ist und gleichzeitig mittels Gehrecht öffentlich zugänglich bleiben soll. Die Fläche ist inzwischen vom Vorhabenträger gekauft worden. In der Ergänzungsvereinbarung aus dem Jahr 2015 zum städtebaulichen Vertrag vom 19. Juni 2013 hat sich der Käufer des Kerngebietsstreifens zur Gewährleistung der öffentlichen Zugänglichkeit verpflichtet, so dass die Festsetzung des Gehrechts im Einvernehmen mit dem heutigen Grundstückseigentümer erfolgt ist.
- Festsetzung einer Regelung zum Schutz vor Verkehrslärm zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die differenziert nach verschiedenen Nutzungsarten gewährleistet, dass ein festgelegter Beurteilungspegel in den Innenräumen eingehalten wird. Diese Regelung käme erst bei Abriss und Neubau oder Nutzungsänderungen (z. B. in Wohnnutzung) des Gebäudes im Bereich MK H6 zum Tragen, hat somit z. Zt. keine Auswirkung auf den Grundstückseigentümer. Da das Gebäude ohnehin unter Berücksichtigung der Anforderungen der DIN 4109 errichtet worden ist, ist der erforderliche Schallschutz bereits umgesetzt worden.
- Festsetzung einer Regelung zur Belebung der Arkaden mit gastronomischen Einrichtungen, Einzelhandel und im Ausnahmefall weiterer Nutzungen, die publikumswirksam sind. Die Einschränkung der Kerngebietsnutzung ist auf die Fläche entlang der Arkade auf einen 7 m breiten Gebäudestreifen beschränkt und damit auf ca. 500 m² Grundstücksfläche gegenüber dem ca. 6.115 m² großen Grundstück. Auch in allen darüber liegenden Geschossen ist die Kerngebietsnutzung nicht beschränkt, so dass die Begrenzung des privaten Spielraums nicht unangemessen ist. Demgegenüber besteht ein hohes öffentliches Interesse an der Belebung der Arkadenzone, weil das Gebiet östlich des Humboldthafens geprägt ist von großen Institutionen wie der Charité, dem Ministerium für Bildung und Forschung und sonstigen Einrichtungen mit Hauptstadtfunktion, die monostrukturiert und weitgehend ohne jegliche öffentliche Nutzung sind und gerade in den Abendstunden eine Belebung vermissen lassen. Hinzu kommt, dass ein größeres Publikum von der Wasserlage profitieren sollte als der Hauptmieter allein.
- Festsetzung einer intensiven Dachbegrünung, da eine Versickerung auf den Baufeldern aufgrund der nahezu vollständigen Versiegelung nicht möglich ist. Dadurch wer-

den einerseits Retentionsdächer zur Rückhaltung des aufkommenden Niederschlagswassers geschaffen und gleichzeitig die mittlerweile geforderten Photovoltaik-Anlagen auf mindestens 30 % der Dachflächen ermöglicht. Am 30. Juli 2022 trat das neue Solargesetz von Berlin in Kraft, welches ab dem 1. Januar 2023 für Neubauten ab einer Gebäudenutzung von 50 m² eine Solarpflicht vorschreibt. Im Zuge dessen müssen mindestens 30 % der Bruttodachfläche ab diesem Datum mit Photovoltaik oder Solarthermie genutzt werden.

Die Planung gewährleistet grundsätzlich die Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen sind im Bebauungsplan berücksichtigt worden und im Kapitel III. 3.2.3 in die Abwägung eingestellt worden.

Dies gilt auch für das Wechselspiel zwischen der durch den Bebauungsplan **II-201da** ermöglichten Bebauung und dem mittlerweile gebauten Bahnhofsgebäude einschließlich seiner „Bügelbauten“ mit Büronutzung. Die räumliche Nähe ist Ergebnis eines Wettbewerbs- und Abstimmungsverfahrens, das bis in das Jahr 1994 zurückreicht.

Anhaltspunkte für einen städtebaulichen Missstand liegen nicht vor.

Zur Gewährleistung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind in den Bebauungsplan Regelungen zum Erschütterungsschutz und passiven Schallschutz aufgenommen worden.

Allgemeine Wohnungen sind aufgrund der bestehenden Lärmbelastungen nicht zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gem. § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind allerdings allgemein zulässig. Im Bereich des Kerngebiets H6 sind im Rahmen der Umsetzung keine Wohnungen realisiert worden. Die passiven Schallschutzanforderungen gemäß DIN 4109 für die Büro- und sonstigen Nutzungen wurden bei der Realisierung des Baukörpers berücksichtigt.

Die Belange der Charité und des „Futuriums“ sind durch die Erschließungsmöglichkeit durch das Alexanderufer (Straßenverkehrsfläche und Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) gewahrt.

Auch das öffentliche Interesse an der Wahrung des Umgebungsschutzes der umliegenden Denkmale sowie die Berücksichtigung der prominenten Adresse insbesondere durch die Nachbarschaft des Regierungsviertels und zum Ministerium für Bildung und Forschung sowie dem „Futurium“ sind in den Bebauungsplan eingeflossen und haben zu einer Reglementierung von Werbeanlagen geführt. Auch die angestrebte hochwertige Gestaltung der Gebäude selbst soll nicht durch jegliche Art von Werbung in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden.

Die Berücksichtigung der Umweltbelange sind im Umweltbericht umfänglich dargelegt worden. Sie stehen im Kontext der Gesamtentwicklung des Regierungsviertels, des Gebiets um den Hauptbahnhof und Humboldthafen sowie entlang der Lehrter Straße im Norden. Dies gilt insbesondere für die Auswirkungen auf das Klima. Da weder die Wasserflächen noch der Bahnviadukt Spielraum für Festsetzungen des Bebauungsplans lassen und auch die öffentlichen Uferpromenaden im Duktus der historischen Hafenanlage als steinerne Flächen ausgeführt werden sollen, verbleiben nur die Dachflächen zur Etablierung von Vegetationsflächen. Sie dienen der Berücksichtigung des Klimaschutzes, bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen, halten Regenwasser zurück und binden Staub.

IV Auswirkungen des Bebauungsplans

1 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

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

2 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

Der Bereich südlich des Bahnviaduktes einschließlich des Bahnviaduktes (und damit der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans) liegt im Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ und wird von der Finanzierung einschließlich der Bundesbeteiligung vollständig erfasst. Ausgaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme, die nicht aus eigenen Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme gedeckt sind, wurden bzw. werden aus Kapitel 12 20, Titel 894 43 des Landeshaushalts finanziert. Der Bund beteiligt sich mit 64 v. H. an diesen Ausgaben (Einnahme bei Kapitel 12 20, Titel 331 22).

Die Entwicklungsmaßnahme wird jedoch vermutlich vor Fertigstellung des Tunnels für die S 21 abgeschlossen werden. Somit können nicht alle vorgesehenen Maßnahmen wie z. B. die Uferpromenade in diesem Plangebiet hierüber finanziert werden.

Daher ist aus den getroffenen Festsetzungen zu den öffentlichen Flächen davon auszugehen, dass für den Bezirk Mitte künftig Folgekosten für die Errichtung, Unterhaltung, Pflege und Verkehrssicherung dieser Flächen entstehen werden. Hierzu zählen insbesondere Aufwendungen für Grünpflege, Reinigung, Winterdienst, Instandhaltung von Wegeflächen, Beleuchtung sowie ggf. Ersatzbeschaffungen.

Die konkret zu erwartenden Kosten können zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht belastbar beziffert werden, da sowohl die endgültige Ausführungsplanung als auch Art, Umfang und Qualitätsstandard der herzustellenden Anlagen noch nicht feststehen. Eine valide Kostenschätzung ist daher erst im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess möglich. Es ist davon auszugehen, dass für die öffentlichen Flächen ein qualifizierendes Verfahren durchgeführt und der Bezirk Mitte eingebunden wird. Die erforderlichen Mittel sind zu gegebener Zeit in den Haushalt einzustellen.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass für die Herstellung der öffentlichen Flächen sowie für deren dauerhafte Unterhaltung derzeit noch keine Haushaltsmittel im Bezirk zur Verfügung stehen. Entsprechende Mittel sind im aktuellen Haushalt noch nicht veranschlagt. Vor diesem Hintergrund ist eine Umsetzung der Maßnahmen gegenwärtig haushaltsrechtlich nicht abgesichert.

Dies wäre zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht sinnvoll, denn der Beginn einer Bebauung ist zudem an die vollständige Errichtung der Flächen für die S 21 geknüpft. Die Fertigstellung dieses Streckenabschnitts der S 21 ist bereits mehrfach um einige Jahre verschoben worden, so dass derzeit keine verbindliche Zeitplanung erfolgen kann. Erst nach deren Realisierung und Freigabe können die weiteren Entwicklungsschritte erfolgen.

Die gesamten westlichen Flächen im Plangebiet befinden sich im Eigentum des Landes Berlins. In möglichen späteren Grundstücksgeschäften wird die zuständige Liegenschaftsverwaltung Regelungen treffen, die nach Fertigstellung der S21 den Betrieb der S-Bahn auch während der Bauphase von im betreffenden Bauabschnitt zulässigen Bauvorhaben uneingeschränkt gewährleisten. Sollte z. B. eine Vergabe im Erbbaurecht des Baugebietes MK H1 erwogen werden, könnten darüber die für die Errichtung der Promenade erforderlichen Mittel generiert werden.

Alternativ könnte mit einem künftigen Bauherrn im weiteren Verfahren ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen werden, der insbesondere Regelungen zur Kostenübernahme und Finanzierung der herzustellenden öffentlichen Flächen sowie gegebenenfalls zu deren anteiliger Unterhaltung enthielte. Ziel ist es, die finanzielle Belastung des Bezirks soweit wie möglich zu

minimieren und eine Realisierung nur unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung zu ermöglichen.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

2.1 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“

Die nördlich außerhalb dieses Bebauungsplanbereiches liegenden 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 öffentlichen Parkanlagen neu geschaffenen Erholungsflächen. Durch die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahmen konnte aus damaliger Sicht der Gesamteingriff des ursprünglichen (ungeteilten) Bebauungsplans II-201, von dem der Bebauungsplan **II-201da** einen Teilbereich darstellt, zu großen Teilen kompensiert werden. Ein Ausgleichserfordernis i. S. des § 1a Abs. 3 BauGB ist hier wegen des fehlenden Eingriffs nicht begründbar, so dass diese Maßnahme gem. § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO als ausgleichende Maßnahme gewertet wird. Die Ersatzmaßnahmen wurden durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert, auch wenn die Parkanlage außerhalb der Entwicklungsmaßnahme liegt.

V Verfahren

1 Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans 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-201a hervorging. Die Zuständigkeit der Senatsverwaltung begründet sich damals aus § 4b Abs. 1 AGBauGB, dem heutigen § 8 AGBauGB. Mit Beschluss vom 21. März 1995, ergänzt durch Senatsbeschlüsse vom 15. April 1997 und 6. Januar 1998 wurde der Geltungsbereich in das Gebiet außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung im Sinne des § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) einbezogen.

2 Beschluss über die Teilung der räumlichen Geltungsbereiche der Bebauungspläne 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 zu teilen und hinsichtlich der Geltungsbereiche zu korrigieren. Der Beschluss ist im Amtsblatt für Berlin, Nr. 54 am 12. November 1993, ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit der Durchführung des Beschlusses wurde das Referat III H der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen – heute: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen- II A – beauftragt.

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

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

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

Zu diesem Zeitpunkt waren 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.

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.

Es wurde eine Erweiterung des Geltungsbereichs nach Osten gefordert, um die gesamte Quartiersplanung zusammenhängend sichern zu können.

Städtebau:

Am Entwurf Prof. Ungers wurde insbesondere die Umbauung des Humboldthafens, vor allem aufgrund der befürchteten Zerstörung des Charakters des Ortes und der vorhandenen Sichtbeziehungen, aber auch hinsichtlich der Belange des Denkmalschutzes kritisiert.

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 Bebauungsplan-gebiet 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 Änderung der Planung.

4 Vorlage des Bebauungsplans II-201 zur Kenntnisnahme im Abgeordnetenhaus

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

5 Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201 (1995)

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 wurde, fasste die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen am 21. März 1995 den Beschluss, diese Verfahren gemäß § 4c Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung festzustellen. Am 8.

September 1995 beschloss die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen die o. g. Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201 bei gleichzeitiger Erweiterung des Geltungsbereichs um den Bereich des Humboldthafens einschließlich des Alexanderufers und um Flächen nördlich der Invalidenstraße. In einem weiteren Beschluss vom 14. Januar 1997 wurden die Grenzen als Bereiche gemäß § 4c Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB dem erweiterten Geltungsbereich angepasst, ohne jedoch den Bereich des sogenannten Zellengefängnisses (Bebauungsplan II-139) zu integrieren. Dies erfolgte in einem separaten Beschluss zur Festlegung der zukünftigen Grenzen gemäß § 4c AGBauGB am 2. September 1997. Daher begründet sich die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

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

Die Beteiligung von Behörden und den Trägern öffentlicher Belange fand in der Zeit vom 17. Juli bis 31. August 1996 statt.

Bezogen auf den Bebauungsplan II-201d (aus dem nach der Teilung der Bebauungsplan II-201da hervorging) betrafen die Stellungnahmen folgende Komplexe:

6.1 Verkehr

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

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

Stellungnahme: 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) wies darauf hin, 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).

Stellungnahme: Das Bezirksamt Tiergarten und die (damalige) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (SenStadtUmTech) forderten eine begleitende Planung der Straßenraumgestaltung, mit der die städtebauliche Qualität der öffentlichen Räume im Umfeld des neuen Bahnhofs sichergestellt werden kann.

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

6.2 Umweltbelange

Klima:

Stellungnahme: Das Bezirksamt Mitte, das Bezirksamt Tiergarten und SenStadtUmTech befürchten negative klimatische Auswirkungen durch die den Hafen umschließende Bebauung (Humboldtkolonnade). Der Luftaustausch zwischen Tiergarten und dem nördlich angrenzenden Bereich Heidestraße und Schiffahrtskanal werde unterbrochen; unter den Arkaden entstünden Zug und Turbulenzen.

Abwägung: Die Klimawirkung wurde untersucht und mit dem Wettbewerbsergebnis einer großzügigen Kolonnade um den Humboldthafen abgewogen. Dabei werden die erkennbaren negativen Auswirkungen durch Öffnungen im Norden, Süden und Nordosten des Hafens gemindert (Gutachten Prof. Horbert). Düseneffekte in den Arkaden können nicht ausgeschlossen werden. Bei den vorgesehenen Öffnungsbreiten sind sie aber nur bei Starkwindwetterlagen problematisch.

§ 8a BNatSchG; Eingriffe in Natur und Landschaft:

Stellungnahme: Das Bezirksamt Tiergarten befürwortete die Einbeziehung des Bebauungsplans II-139 in den Geltungsbereich des damaligen Bebauungsplans II-201, um den dort vorgesehenen Geschichtspark Zellengefängnis als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für das Gesamtquartier zu realisieren.

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

6.3 Landschaftsplanung/ Grünfestsetzung

Stellungnahme: Die Bezirksamter Mitte und Tiergarten sowie SenStadtUmTech halten die im Flächennutzungsplan dargestellten Grünverbindungen in der aktuellen Planung am Humboldthafen für nicht ausreichend. Dabei wird dargelegt, dass ein vegetationsarmer Stadtplatzcharakter einen zu geringen ökologischen Nutzen bringe, dass die dargestellte Breite von 1-3 m nicht ausreiche und dass die schattigen und windanfälligen Arkaden eine sonnige Uferpromenade nicht ersetzen könnten.

Abwägung: Eine der Erholung dienende Verbindung ist durchaus unter Einbeziehung der großzügigen, 12 m breiten Arkaden möglich. Diese säumen die Uferbefestigung lediglich in zwei Abschnitten direkt am Hafenbecken. Die Gestaltung als befestigte Promenade am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal leitet sich aus der Entstehungsgeschichte als Ladestraßen ab, die wie die Uferbefestigung unter Denkmalschutz stehen.

6.4 Art der Nutzung

Nutzungsverteilung/Wohnnutzung:

Stellungnahmen: Verschiedene Träger äußern Bedenken gegen die Festlegung von Wohnnutzung im Bereich des Humboldthafens, da es aufgrund der Lärmbelästigung durch die umliegenden Straßen und die querenden Bahnanlagen kaum lärmabgewandte Seiten für die Anlage von ruhigen Räumen geben werde. Auf den Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG wird hingewiesen. SenStadtUmTech hält eine Wohnnutzung dort für möglich, wo das Luftschalldämmmaß für Aufenthaltsräume in Wohnungen mit 35 dB angegeben ist.

Abwägung: Die vorgebrachten Bedenken zu der geplanten Wohnnutzung am Humboldthafen und die Hinweise auf § 50 BImSchG sind zutreffend und machen eine Überarbeitung des Wohnflächenkonzeptes erforderlich.

Bei der Überarbeitung des Wohnflächenkonzeptes wird nunmehr davon ausgegangen, dass die Festsetzung von Wohnungen am Humboldthafen unter den gegenwärtigen Bedingungen in fast allen Bereichen problematisch wäre. Die abschließende Modifizierung des Wohnflächenkonzeptes wird im weiteren Bebauungsplanverfahren erfolgen.

Stellungnahme: SenStadtUmTech fordert, dass der Wohnanteil von 30 % auf alle Bereiche verteilt wird, um einen anteilig zeitgleichen Bau von Wohnungen zu sichern und eine bessere Nutzungsmischung zu erreichen.

Abwägung: Die Verteilung der Nutzungsmischung folgt dem preisgekrönten Entwurf, der auf dem Gedanken beruht, an diesem einzigartigen neugestalteten Ort mit einem besonderen Flair, Wohnnutzung in zentraler Lage und am Wasser zu ermöglichen. Aufgrund der für Wohnnutzung teilweise schwierigen Rahmenbedingungen kann jedoch an dem Planungsziel eines 30 %igen Wohnflächenanteiles nicht mehr festgehalten werden. Es soll aber ein deutlicher, möglichst hoher Wohnanteil im Planungsgebiet gesichert werden.

Öffentliche Spielplätze/Erholungsanlage:

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

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

6.5 Städtebau

Stellungnahme: Das Bezirksamt Mitte sieht die Humboldtkolonnade im Widerspruch zur Erhaltung und Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes und zum denkmalgeschützten Humboldthafen.

Abwägung: Der heutige stadträumliche Zusammenhang wird durch die Neuplanung eines Bahnhofs und eines umgebenden Stadtquartiers nachhaltig verändert und neu formuliert. Die bisher für die brachliegenden Flächen charakteristischen weiträumigen Blickwinkel über den Hafen zur Charité und vom Spreebogen zum Hamburger Bahnhof werden eingeschränkt und dadurch der Charakter des Humboldthafens wesentlich verändert; die Ufermauern selbst bleiben erhalten.

Durch die meist über vier Geschosse reichenden Kolonnaden und die großzügigen Öffnungen im Norden und an den Wasserläufen wird eine Einbeziehung des Hafenbeckens in das neue Stadtquartier erreicht. Neue, präzise gefasste Perspektiven werden entstehen. Alle Elemente des Wettbewerbsergebnisses bilden zusammen ein neues, qualitativ gestaltetes Quartier, in dem die Humboldtkolonnade für die bauliche Fassung der Straßen- und Platzräume wichtig ist und selbst ein wesentliches und neues Element in der Stadt darstellt.

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

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

Die Zuständigkeit für die Bauleitplanung im Planungsgebiet II-201d wurde durch den Senatsbeschluss vom 14. Januar 1997 für das Alexanderufer ausgedehnt.

8 **Aufteilung des Geltungsbereichs II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139 (1998)**

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

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

9 **Amtsblattveröffentlichung**

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

10 Umstellung der Rechtsgrundlage

Nach Teilung des Bebauungsplans II-201 im Jahre 1998 ist auch der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201d festgelegt worden, der bis auf marginale Änderungen dem Geltungsbereich des nunmehr vorgestellten Planentwurfs für den Bebauungsplan II-201d entspricht. Die angrenzenden Bebauungspläne II-201a und II-201b sind im Juli 2006 bzw. im Juni 2006 und der Bebauungsplan II-201c im Oktober 2010 festgesetzt worden.

Da das Bebauungsplanverfahren II-201d 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 nachträglich ein Umweltbericht zu erstellen ist und die Verfahrensschritte der 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 beibehalten worden. Das heißt, dass an der Grundkonzeption einer Umbauung des Hafenbeckens festgehalten worden ist. Es gibt jedoch durch die Überarbeitung des von Prof. Ungers 1994 entworfenen städtebaulichen Konzeptes durch das 2006 von Prof. Winkens – in Abstimmung mit Prof. Ungers – entwickelte Konzept zahlreiche Änderungen. So ist die einhöftige umlaufende Bebauung zugunsten einzelner Baublöcke aufgelöst worden. Die Gebäudekonstellation hat in der Umkehrung Auswirkungen auf die verbleibenden Promenadenflächen. Auf die einst vorgesehene Aufständigung der Gebäude über vier Geschosse ist zugunsten weniger Luftgeschosse und Durchgänge und des umlaufenden Arkadenmotivs verzichtet worden. Die Wohnnutzung ist nunmehr in zwei Gebäudeblöcken im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db konzentriert und nicht mehr rund um den Hafen vorgesehen.

Auch besteht die einst zur Erhaltung vorgesehene ehemalige historische Lagerhalle nicht mehr.

12 Durchführung und Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan II-201d wurde in der Zeit vom 19. März bis einschließlich 19. April 2007 durchgeführt.

Im Nachgang zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit hat eine erneute Überprüfung der städtebaulichen Konzeption im Rahmen eines Gutachterverfahrens durch vier eingeladene Architekturbüros stattgefunden. Im Ergebnis ist die städtebauliche Konzeption, die auf der Grundidee zur Umbauung des Hafens, die von Prof. O.M. Ungers im Wettbewerb 1994 entwickelt und von Prof. Winkens 2006 in Abstimmung mit Prof. O.M. Ungers weiterentwickelt worden war, bestätigt worden. Im Ergebnis sind einzelne Aussagen aus dem Konzept von Léon, Wohlhage, Wernicke in die weitere Bearbeitung des Gesamtkonzeptes eingeflossen. Die folgende Abwägung bezieht das Ergebnis des Gutachterverfahrens mit ein.

12.1 Allgemein/Gebietscharakter

Stellungnahme:

Das überarbeitete städtebauliche Konzept wird begrüßt. Es verspreche, mit seinen aufgelockerten Blockstrukturen und seiner geometrischen Prägnanz ein interessantes städtebauliches Gefüge zu werden.

Die grundsätzliche Geometrie der Gebäuderiegel sei gut. Die Umschließung des Hafenbeckens mit Blöcken und Arkadengängen könne sehr reizvoll werden.

Abwägung:

Die Äußerungen unterstützen die Planungsziele.

Stellungnahme:

Verständlich sei, dass diese hervorragende innerstädtische Lage bebaut werden soll. Es sei jedoch abzuwägen, welches Ausmaß die Bebauung haben soll.

Abwägung:

Das Ausmaß der Bebauung ist anhand einer Studie sieben Europäischer Stadthafenanlagen und zusätzlicher Massenmodellstudien eingehend untersucht worden. Die Ergebnisse der Studie sind in das zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegte städtebauliche Konzept eingeflossen.

Stellungnahme:

Der Verweis auf Lenné sei fachlich ungerechtfertigt. Die geplante grünfreie Steinwüste könne sich nicht in seiner Tradition sehen. Leider werde in diesem Fall ein Lenné-Plan höchst unangemessen zur Grundlage erklärt – es habe diesen Hafen nicht gegeben und die Flächen jenseits des Spreebogens öffneten sich auf dem Plan großzügig zum Bogen. Sie seien begrünt und nicht eingengt.

Eine Planung auf Grundlage der vorliegenden Pläne von 1928/1930 mit geöffneten Randbereichen des Humboldthafens sei hier aufgrund von stadtklimatischen Belangen wie auch aus Gründen des Landschaftsbildes angemessener.

Abwägung:

Die Idee der Hafenumbauung basiert auf der Neudefinition eines ehemals gewerblich genutzten Hafengebietes, das dem Umschlag von Gütern aller Art wie Baumaterialien und Rohstoffen etc. diene. Diese Nutzungen werden seit Jahrzehnten nicht mehr am Humboldthafen ausgeübt und sind z. B. an den Westhafen oder außerhalb des Stadtgebietes verlagert worden, bzw. werden nicht mehr auf dem Wasserweg abgewickelt. Das Gebiet um den Humboldthafen hat hingegen im Kontext der neu geschaffenen Stadtstruktur u. a. durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel und zum neuen Hauptbahnhof einen grundlegenden Bedeutungswandel erfahren und soll nunmehr entsprechend der Tradition Berliner Platzräume (bedeutendste Beispiele sind Pariser Platz, Leipziger Platz und Belle-Alliance-Platz – heute Mehringplatz) zu einem „Wasserplatz“ entwickelt werden. Damit soll ein neuer, identitätsstiftender Ort innerhalb des städtischen Quartiers etabliert werden. Hierbei orientiert sich das Nutzungskonzept an den heute ausgeübten Arbeitsfeldern und Erholungsangeboten.

Die Kritik an einem Verweis auf Lenné ist insofern berechtigt, als nicht der landschaftsplanerische Ansatz Lennés gemeint war, sondern lediglich der Bezug auf die von Lenné geplante Axialität durch den Spreebogen und den Humboldthafen in Nord-Süd-Richtung. Dies wird bei der Formulierung der Begründung zum Bebauungsplan zu beachten sein. Planungen aus den Jahren 1928/1930 zur Grundlage zu machen war allerdings nie beabsichtigt.

Stellungnahme:

Städtebaulich sei die Rundumbebauung des Hafens eine Katastrophe. Damit der Hafen als Hafen erlebbar werde, solle er nicht von allen Seiten so eingeschlossen werden.

Auch der überarbeitete Entwurf habe trotz Gebäudeöffnungen durch die näher an das Wasser herangerückten Gebäude eher einen kasernenhofartigen und den Humboldthafen umklammernden Charakter.

Abwägung:

Zentraler Entwurfsgedanke des vorgestellten Konzeptes ist gerade die Auflösung einer monolithischen, durchgängigen Umbauung in Einzelbaublöcke, die jeweils Spielraum für eine individuelle Gestaltung lassen. Die beiden im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** gelegenen Baufelder grenzen nicht direkt an das Wasser an, da ihnen gestaltete Promenaden-/Freiflächen zum Wasser hin vorgelagert sind, so dass die Beurteilung „kasernenhofartig“ und „umklammernd“ nicht nachvollzogen werden kann.

12.2 Vernetzung mit dem Umfeld/Blick- und Sichtbeziehungen

Stellungnahme:

Grundsätzlich biete die Idee einer Umbauung des Humboldthafens Potentiale für eine Aufwertung dieses Stadtraumes und die „Heranführung“ der Stadt an das Wasser. Jedoch entstehe in dem gegenwärtig vorgelegten Konzept der Eindruck, dass die vollständige Umbauung des Humboldthafens diesen räumlich und mental von der „übrigen“ Stadt abtrenne. Die Stadträume, die sich direkt hinter der neuen Randbebauung befinden, drohten so etwas ins Abseits zu gelangen – ein Bezug zwischen diesen Bereichen und dem Humboldthafen sei dann nicht (mehr) gegeben.

Abwägung:

Der Entwurf baut auf einer inneren Beziehung der Bebauung zum Hafen und einer äußeren Beziehung zu den im Wesentlichen vier unterschiedlichen Nachbarquartieren (Regierungsviertel, zukünftiges Quartier um den Hauptbahnhof, nördliche Invalidenstraße und Charité) auf. Die Auseinandersetzung von „Innen und Außen“ findet durch Einschnitte in den Gebäuden im MK H1 und im MK H6 und Torsituationen (Luftgeschosse) und Arkadierungen statt. Dies ist sowohl in Ost-West-Richtung als auch in Nord-Süd-Richtung geplant und wird durch konkrete Festsetzungen der Baukörper und Arkaden verbindlich gesichert.

Der Washingtonplatz (südlicher Bahnhofsvorplatz) erhält vielmehr durch die Bebauung seine räumliche Fassung, was nicht bedeutet, dass er dadurch ins Abseits gerät. Die Bebauung am Alexanderufer wird zukünftig in einen städtischen Kontext eingebunden sein, wenn auch die Flächen östlich dieser Straßen bebaut sein werden und die jetzt vorhandenen Zwischennutzungen (u. a. Parkplatz) aufgehoben sein werden.

Durch die Wiederherstellung des Alexanderufers mit seinem Promenadenbereich wurde erstmalig in der Nachkriegszeit eine auch städtebaulich anspruchsvolle Erschließungssituation und damit eine Verzahnung mit dem Umfeld geschaffen. Die Stellungnahme führt zu keiner Änderung der Planung.

Stellungnahme:

Durch die Rundumbauung des Hafens werde das „Große Fenster“ des Spreebogenparks völlig sinnlos. Dies sei auch angesichts der Kosten für die Metallmauern und Geländeaufschüttungen nicht hinnehmbar. Die Sichtbeziehung zum Hamburger Bahnhof sollte erfahrbar bleiben. Sie sei durch den Bau der Uferstraße zwar schon beeinträchtigt, würde durch die Baublöcke aber noch weiter gestört.

Vom neu gestalteten Spreebogenpark aus werde der Blick auf den Humboldthafen durch die vorliegende Planung verbaut werden. Daran änderten auch Aufständereien oder Arkaden nichts.

Abwägung:

Das „Große Fenster“ wird durch die Nichtüberbauung des Hafenhalses und der damit verbundenen Wirkung einer torartigen Öffnung der Bebauung an der Hugo-Preuß-Brücke betont. Die vorhandenen Brücken, insbesondere die Hugo-Preuß-Brücke mindern die freie Sicht durch den Humboldthafen in Richtung Hamburger Bahnhof bereits beträchtlich. Vom Spreebogenpark sind die Blickbeziehungen zum Hamburger Bahnhof auf den dort gegebenen verschiedenen Niveaus (Wassernähe, oberer oder unterer Weg) sehr unterschiedlich.

Stellungnahme:

Die geplante Bebauung am Humboldthafen zerstöre das Panorama am Hauptbahnhof und die Sichtbeziehungen auf die denkmalgeschützte Bebauung der Charité, des Hamburger Bahnhofs und des Sozialgerichts.

In einer Stadt wie Berlin, in der so viel historische Bebauung dem Krieg und der Stadtplanung zum Opfer gefallen sei, solle man diese einmalige Qualität des Ortes erhalten.

Der gesamte Bereich solle nicht als Solitär begriffen werden, sondern sich in die Umgebungsbebauung einfügen, insbesondere die Blickbeziehungen zum Hauptbahnhof und zur Charité aufgreifen. Das vorliegende Konzept stehe nur für sich selbst und sei vollkommen autark.

Die Bebauung werde viele interessante Sichtbeziehungen zum Hauptbahnhof zerstören. Dies werde dafür sorgen, dass die Attraktivität der Gegend sinke. Es reiche nicht, dass man weiß, dass man in Bahnhofsnähe ist. Erst wenn der mit viel Steuergeld errichtete Bahnhof auch zu sehen sei, könne die Gegend die gewünschte Entwicklung nehmen.

Abwägung:

Der historische Ort des gesamten, hier aber speziell betrachteten nördlichen Spreebogenareals mit seinen historischen Nutzungen ist ohnehin nicht mehr vorhanden. Der Umgebungschutz der Denkmale verlangt keineswegs die Freistellung von denkmalgeschützten Gebäuden. Für die Blickbeziehungen auf die Charité, den Hamburger Bahnhof und das Sozialgericht spielen die zukünftigen Gebäude im MK H1 und im MK H6 kaum eine Rolle.

Mit dem Bau eines zentralen Hauptbahnhofes ergibt sich für Berlin eine neue, bisher nicht gekannte, städtebauliche Situation, die auf die gesamte Umgebung ausstrahlt. Der Hauptbahnhof kann und soll nicht dauerhaft als Solitär mit freiem Umfeld innerhalb der Stadt existieren, denn er ist keine Selbstinszenierung und losgelöst vom Stadtgefüge zu betrachten. Vielmehr benötigt er gerade ein urbanes Umfeld mit einer starken Nutzungsstruktur und bildet damit erst ein Gelenk für die derzeit getrennten Ortsteile Mitte und Moabit-Tiergarten.

Es wird entgegen der Stellungnahme erwartet, dass hierdurch die Attraktivität des Quartiers deutlich steigt, die gegenwärtig kaum Aufenthaltsqualität außerhalb des Bahnhofsgebäudes aufweist. Auch ist es nicht zutreffend, dass Bahnhofsgebäude dadurch an Attraktivität gewinnen, dass sie weithin sichtbar sind. Im Falle des Hauptbahnhofes bleibt aber sowohl durch die Bahnhofsvorplätze als auch durch die Höhe der Bügelbauten, die die umgebende Bebauung – ausgenommen die Solitäre auf den Vorplätzen – fast 20 m überragen, eine Fernwirkung des Bahnhofsgebäudes erhalten.

Stellungnahme:

Die am Friedrich-List-Ufer und am Alexanderufer vorgesehenen Durchbrüche könnten an der Isolierung und Abschottung des Gebietes nichts ändern. Sie wirkten eher zugig und würden vsl. nicht zum Verweilen einladen.

Abwägung:

Die Befürchtung, dass in den viergeschossigen Luftgeschossen zugige Bereiche entstehen, die nicht zum Verweilen einladen, aber gleichzeitig nichts an der Isolierung und Abschottung des Gebietes ändern, wird nicht geteilt. Im Hinblick auf die geschaffenen Sichtbeziehungen und die Erreichbarkeit der Uferpromenaden kommt den Durchbrüchen vielmehr eine wichtige optische und funktionale Bedeutung zu, die eine Abschottung verhindert. Durch das Gehrecht für die Allgemeinheit ist die Verknüpfung mit dem Umfeld real für jedermann erlebbar. Die Frage, welche Aufenthaltsqualität diese Bereiche entfalten, ist nachrangig, da Aufenthaltsmöglichkeiten eher in den parallel zum Ufer verlaufenden Arkaden entstehen sollen. Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan maximiere die Nutzfläche auf Kosten einer großzügigeren attraktiveren Gestaltung. Insbesondere nähmen die Planungen zu viel vom Erlebniswert Hafenanlage weg. Die Wirkung werde auch durch die vorgesehenen Arkaden und Luftgeschosse nicht wesentlich verringert

Abwägung:

Die Absicht besteht darin, den Erlebniswert der Hafenanlage durch die neue Bebauung mit ihrer dichten Nutzungsstruktur zu stärken bzw. erstmalig herzustellen. Bislang waren die Hafenanlagen nicht für die Allgemeinheit zugänglich. Neben den Arkaden und Luftgeschossen entstehen ebenfalls zum ersten Mal in der Geschichte des Hafens allgemein zugängliche Promenadenbereiche, so dass kein Erlebniswert weggenommen wird, sondern gerade neu entsteht. Die Anregung führt zu keiner Änderung der Planung.

Stellungnahme:

Aus Sicht des Lehrter Stadtquartiers sei es bedauerlich, dass der Zugang vom Washingtonplatz zum Hafenbecken (MK H1) nicht auf einer Achse mit der Ilse-Schaeffer-Straße liege. Eine Verknüpfung der beiden Quartiere links und rechts des Washingtonplatzes durch eine solche Querachse würde die Zusammengehörigkeit beider Quartiere sichtbar stärken.

Abwägung:

Es ist bewusst keine Durchbindung der Ilse-Schaeffer-Straße bis zum Hafen geplant. In einem Versatz der Öffnungen liegt gerade der gesamte städtebauliche Reiz. Das Motiv, welches darin besteht, dass Straßen auf Gebäude zulaufen und nicht durchgebunden sind, ist insbesondere im Verlauf der Invalidenstraße zu finden. Die Anregung wird nicht in der weiteren Planung umgesetzt.

Stellungnahme:

Die Entwurfskriterien des Büros Unger ließen sich nicht besonders gut aus den aufgeführten Beispielen ableiten. Die 14 Bilder ließen nicht erkennen, ob wirklich eine Analyse erfolgte oder ob ein Entwurf einfach bebildert wurde. Welche Wirkung gestärkt wird, wenn die Baukörper näher ans Wasser rücken, werde nicht erklärt. Es sei eher damit zu rechnen, dass dadurch die Aufenthaltsqualität gesenkt werde. Ebenfalls werde nicht erklärt, warum die GFZ gegenüber den Vorplanungen gesteigert werde.

Abwägung:

Die Analyse wurde umfangreich durchgeführt. Die Unterlagen konnten im Hause der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bedarf eingesehen werden.

Die Erlebbarkeit des Wassers wird durch die Nähe zu ihm gesteigert. Im ursprünglichen Konzept von Prof. Ungers wäre die zur Wasserseite hin orientierte Gebäudeseite der Bebauung vom Wasser deutlich entfernter verlaufen und darin befindliche oder zugehörige Nutzungen entsprechend weit vom Wasser weg.

Die Erhöhung der GFZ geht auf das Ziel zurück, Einzelblöcke zu entwickeln, die eine in sich tragfähige Struktur aufweisen und unabhängig voneinander vermarktet werden können. Ein Handlungsbedarf für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich nicht aus der Stellungnahme.

12.3 Gebäudehöhen/Geschossfläche

Stellungnahme:

Der Bebauungsplanentwurf enthalte noch keine Angaben zu Gebäudehöhen. Es wird ange-regt, die Bebauung an der östlichen Platzkante des Washingtonplatzes in ihrer Höhenentwicklung an die Gebäudehöhen des Lehrter Stadtquartiers (H = 30 m) anzupassen, damit ein als Ensemble wirkendes Stadtbild entstehen könne.

Abwägung:

Die Höhenfestsetzungen erfolgten bislang durch Festsetzung von – in der Regel VII – Vollgeschossen. Die vorgeschlagene Erhöhung der um den Hafen angeordneten Gebäude auf 30 m würde die Proportion der Höhenentwicklung nahezu der gesamten Hafenumbauung negativ beeinflussen, weil das Verhältnis von Gebäudetiefe zu Gebäudehöhe nicht mehr ausgewogen wäre, so dass der Anregung nicht gefolgt wird.

Die Idee des Ensembles im südlichen Abschnitt um den Hauptbahnhof beinhaltet die vier Elemente Washingtonplatz, Lehrter Stadtquartier, Hauptbahnhof, Humboldthafenumbauung, die sich auch hinsichtlich der jeweiligen Höhenentwicklung der Gebäude voneinander deutlich unterscheiden sollen, um den jeweiligen Charakter zu unterstreichen.

Um ein stimmiges homogenes Stadtbild um den Humboldthafen zu erreichen, werden im Bebauungsplan neben der Anzahl der Vollgeschosse auch die zulässigen Oberkanten festgesetzt werden. Gegenüber dem Stand der städtebaulichen Konzeption, die der Öffentlichkeit frühzeitig vorgestellt worden ist, wurde der Bebauungsplan jedoch dahingehend geändert, als nunmehr im MK H1 und MK H6 zur Spree hin orientiert insgesamt – und nicht mehr nur eine zur Ausbildung einer „Torsituation“ eingeschränkte kleinere Fläche – eine zulässige Anzahl von VIII Vollgeschossen gegenüber VII festgesetzt wird. Der Anregung wird insofern entsprochen.

Stellungnahme:

Da hier wirklich Großstadt gebaut werden solle, sei es wichtig, höher als nur sechs Geschosse zu bauen und Staffelgeschosse zu ermöglichen. Es solle geprüft werden, ob nicht die gesamte Humboldthafen-Umbauung sowie die östlich und westlich davon vorgesehenen Baufelder um ein oder zwei Geschosse aufgestockt werden könnten. Diese Änderung würde der Weite der Spreebogenlandschaft mehr städtebaulichen Halt geben und würde die großstädtische Ausstrahlungskraft steigern. Man solle zumindest da, wo wie hier keine bestehenden Stadtstrukturen den Maßstab vorgeben, endlich die traditionelle Berliner Traufhöhe aufgeben. An einigen neuralgischen Punkten, wie links und rechts des Eingangs zum Becken und bei dem mittleren Gebäude auf der Rückseite des Hafens könne auch mal ein Akzent mit 10 bis 12 Stockwerken zugelassen werden. Jedem, der von außen – mit den Bildern anderer Metropolen im Kopf – nach Berlin komme, falle auf, dass es dieser Stadt an metropolitaner Dichte und Höhe gebreche. Warum bleibe das, was rund um den Potsdamer Platz gewagt wurde und sich als Erfolgsmodell erwiesen habe, bislang die Ausnahme im Berliner Stadtorganismus? Warum bremse man eine Entwicklung, an der sowohl Investoren gelegen sei, als auch den auf Weltstadterleben erpichten Besuchern der Stadt?

Abwägung:

Großstadt und großstädtische Dichte wird nicht über eine möglichst große Anzahl der Geschosse und Bebauungshöhen definiert.

Grundlage des Entwurfes ist der städtebauliche Entwurf aus dem Jahre 1994 mit seinen drei Hauptkomponenten aus Stadtquartier, Bahnhof mit Solitären und Hafenumbauung, die jeweils differenzierte Höhen aufweisen. Der Bebauungsplan hat bereits in der Regel sieben Geschosse zur Festsetzung vorgesehen. Die Bebauung rund um den Humboldthafen unterscheidet sich von einer üblichen, straßenbegleitenden Bebauung. Die Lage am Hafenbecken und Spreebogen bewirkt eine besondere Exposition der Gebäude und ihrer Dachlandschaft, die gerade nicht durch zusätzliche Staffelgeschosse, sondern durch eine möglichst ebene, homogene Ausbildung geprägt sein soll.

Für jedes Quartier im Stadtgefüge ist städtebaulich eine dem Ort angemessene Konzeption zu entwickeln. Dies ist für das Gebiet um den Potsdamer/Leipziger Platz erfolgt, dem das abgestufte und differenzierte Höhenkonzept von Hilmer & Sattler zugrunde liegt. Dies ist ebenso für das „Lehrter Stadtquartier“ um den Hauptbahnhof erfolgt, bei dem auch die Nachbarschaft zum südlich angrenzenden Regierungsviertel zu berücksichtigen war. Der städtebauliche Akzent des Quartiers um den Hauptbahnhof wird hier über das Hochhaus auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz an der Invalidenstraße gesetzt.

Die Lagegunst des Standortes um den Hafen und die Attraktivität für Investoren resultiert gerade aus der Einzigartigkeit des Ortes (Wasserlage, Nähe zum Regierungsviertel, Museumslandschaft, Parkanlagen, Charité etc.). Die Prüfung der Anregung führt nicht zu einer generellen Anhebung der Zahl der Vollgeschosse. Allerdings ist gegenüber dem im März 2007 vorgestellten Entwurf mit nur einer punktuellen Erhöhung auf acht Vollgeschosse im MK H1 und MK H6 nunmehr zur Spreeseite hin durchgängig ein achtes Vollgeschoss vorgesehen, so dass zur Spreebogenlandschaft eine deutlichere Kontur ausgebildet wird. Partiiell wird somit der Anregung gefolgt.

12.4 Architektur/Gestaltung

Stellungnahmen:

Bei der Gestaltung solle auf die Wirkung der Architektur auf die Bewohner und Besucher Rücksicht genommen werden. Einförmige, anonyme Einheitsarchitektur solle vermieden werden. Anonymität lasse sich auch durch Detailreichtum an Säulen, Arkaden und Böden vermeiden. Die Erfahrung zeige, dass dort doch wieder nur monotone Lochfassaden-Gebäude entstünden, für deren Errichtung keine Notwendigkeit bestehe.

Die Fassaden sollten nicht so eintönig werden, wie in den Grafiken angedeutet. Die Entwürfe der Kahlfeld-Architekten sähen dagegen vielfältiger und lebendiger aus.

Die Mixtur aus den üblichen Berliner Schuhkartons und dem ehem. Reichsluftfahrtministerium um dieses für Berlin einzigartige Hafenbecken herum sei ebenso erschreckend wie einfallslos. Als Beispiel werde auf den Hafen Buenos Aires verwiesen.

Abwägung:

Der vorliegende Entwurf stellt lediglich städtebauliche Strukturen dar. Die in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellten Zeichnungen und Pläne sind hinsichtlich der Fassadenabwicklungen lediglich als Chiffre zu verstehen und stellen keinesfalls konkrete Entwürfe dar, die realisiert werden sollen. Der Bebauungsplan wird einige Gestaltungsregeln aufnehmen, die ein Mindestmaß an Homogenität gewährleisten sollen. Eine einförmige, anonyme Einheitsarchitektur ist nicht beabsichtigt, sondern gerade eine Vielfalt unter Wahrung einer Homogenität. Es sollen sich unterschiedliche Architektursprachen in die städtebauliche Struktur einfügen. Aus diesem Grunde werden die einzelnen Bauherren über den Kaufvertrag zur Durchführung von Wettbewerben verpflichtet. Außerhalb des Bebauungsplanverfahrens wird somit der Stellungnahme entsprochen.

Stellungnahme:

Die beabsichtigten Gestaltungsvorgaben für die Arkaden etwa beim Material ließen befürchten, dass am Ende die Bebauung etwa so scheußlich aussehen werde, wie man es jetzt in der Vermarktungsbroschüre sehen könne. Berlin habe aber Besseres verdient als diese wettbewerbsfernen Ergebnisse von „Kungelrunden“. Die Erfahrungen mit den in den letzten Jahren häufiger verordneten Arkaden mit ihren katastrophalen Aufenthaltsqualitäten ließen zudem bezweifeln, ob dies ein sinnvolles architektonisches Mittel sei. Es sei zu prüfen, ob dies nicht vielmehr eine geschmäcklerische Marotte sei, deren flächendeckende Umsetzung im Plangebiet wenig sinnvoll sei.

Abwägung:

Der Entwurf basiert auf der Fortführung eines internationalen Wettbewerbs aus dem Jahr 1994, in welchem Prof. O.M. Ungers als Sieger hervorging, und wurde mit Beteiligung von Prof. Ungers weiterentwickelt. Welche konkreten Gestaltungsvorgaben für die Ausbildung der Arkaden in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollen, ist noch nicht abschließend geklärt. Dass Arkaden von sich aus „katastrophalen Aufenthaltsqualitäten“ aufweisen ist eine nicht nachvollziehbare Einschätzung. Problematisch kann die Aufenthaltsqualität an stark belasteten Straßen sein. Dies ist bei den Arkaden im vorliegenden Fall nicht gegeben. Die Arkaden sind ein gerade zu den Wasserflächen hin orientierte Bebauungen bewährtes und die städtebauliche Qualität steigerndes Motiv wie dies etwa die Alsterarkaden in Hamburg zeigen.

Auch im Bebauungsplan **II-201da** sind sie nur zu den Wasserseiten und keinesfalls flächendeckend vorgesehen. Teile der Arkaden sind auch aus funktionalen Gründen erforderlich, um die Wegebeziehungen zu sichern. Im Falle des Bebauungsplans **II-201da** ist dies die direkte Zugangsmöglichkeit von der Hugo-Preuß-Brücke hinunter auf die Uferpromenade. Mit Ausnahme einer Mindesthöhe und -breite wird der Bebauungsplan keine strikten Vorgaben für die Gestaltung der Arkaden vorgeben, so dass ein großer Gestaltungsspielraum besteht und die realisierten Arkaden tatsächlich deutlich anders aussehen können als diejenigen in der Broschüre. Insofern fließt die Stellungnahme in die weitere Planung ein, ohne dass sie zu einer Planänderung führt.

Stellungnahme:

Gegen die Höhe der Luftgeschosse bestehen Bedenken. Die Pfähle und Säulen erschienen auf den ersten Blick zwar interessant, doch nehme ihre Höhe ein unmenschliches Maß ein. Der Gedanke der Durchlässigkeit vom Bahnhof her sei wichtig und müsse auf jeden Fall beibehalten werden, aber ob die „Pfahlbauten“ dafür das richtige Mittel seien, erscheine sehr zweifelhaft.

Abwägung:

In den Baufeldern MK H1 und MK H6 ist an den jeweils zum Wasser hin orientierten Gebäudeflügeln ein viergeschossiges Luftgeschoss in einer Breite von 16,2 m Breite vorgesehen. Die Viergeschossigkeit für das Luftgeschoss ist notwendig, da nur durch eine ausreichend große Höhe der gewünschte freie Blick und das städtebauliche Erscheinungsbild von den höher gelegenen Straßen (Alexanderufer und Friedrich-List-Ufer) gegeben ist. Eine Zäsur wie an den Straßenseiten und damit Teilung der Baublöcke im MK H1 und MK H6 in jeweils zwei Blöcke soll jedoch nicht vorgenommen werden, um die Gebäudeblöcke jeweils als funktionale Einheit (etwa für ein großes Hotel) nutzen zu können. Im Übrigen siehe Abwägung unter Punkt 12.2. Die Stellungnahme führte zunächst zu keiner Änderung der Planung.

12.5 Art der baulichen Nutzung

Stellungnahme:

Die Intention, die Nachbarschaften über die Nutzungsstruktur zu stärken, werde sich hoffentlich positiv auf den gesamten Stadtteil um den neuen Hauptbahnhof auswirken.

Abwägung:

Es ist das stadtentwicklungspolitische Ziel, dass die geplanten Nutzungen sich gegenseitig stützen. Die geäußerte Hoffnung wird geteilt.

Stellungnahmen:

Problematisch für Wohnungen, aber auch für Büros sei die Immissionsbelastung durch Bahnbrücke, Bahnhof und Invalidenstraße. Daher lasse sich kein großer Wohnanteil verwirklichen, der für ein urban funktionierendes Quartier allerdings wichtig sei. Gefragt seien intelligente Lösungen, wie möglicherweise Dachterrassenbereiche.

Zur Stärkung des Kiezes sei ein höherer Wohnanteil wichtig. Für Büros sei der Ausblick zu schade. Bei der Bebauung sollte darauf geachtet werden, dass der gesamte Bereich nicht zu einer reinen Geschäftsgegend gestaltet werde. Dies sei bereits jetzt in dem angrenzenden Bereich um den Karlsplatz zu beobachten. Die Wohnbebauung und der Wohnanteil werden mit jedem Neubauprojekt zurückgedrängt, so dass die Gegend abends und am Wochenende fast menschenleer sei. Für die Anwohner sei das nicht angenehm. Diesem Effekt könne entgegengewirkt werden, indem ein höherer Wohnanteil als bisher vorgesehen festgesetzt wird. Dabei sei sicherlich sinnvoll – wie vorgesehen – gerade auf der südöstlichen Seite die Wohnbebauung anzusiedeln und auf der südwestlichen Seite in unmittelbarer Bahnhofsnachbarschaft mehr Gewerbe.

Abwägung:

Der ursprüngliche Entwurf von Prof. Ungers hatte die Hafenumbauung in Gänze für eine Wohnnutzung vorgeschlagen. Im weiteren Verfahren ist davon jedoch Abstand genommen

worden, da bei der Festlegung der zukünftigen Nutzungen die Immissionsvorbelastungen aus Straßenverkehr, Bahnbetrieb auf dem Viadukt sowie der Bahnhofsnutzung mit Lautsprecheransagen, Bremsgeräuschen der Züge etc. und schließlich aus dem Schiffsverkehr zu berücksichtigen sind.

Grundsätzlich wird die Auffassung, einen möglichst hohen Wohnanteil zu ermöglichen, um einer Verödung des Quartiers in den Abendstunden oder an den Wochenenden entgegenzuwirken, vom Plangeber geteilt. Dabei muss jedoch die Gebietstypik gewahrt werden. In der Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass der Bauherr die Wohnungen mit einem vertretbaren Aufwand etwa für Immissionsschutzmaßnahmen herstellen kann. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Bauherr zur Realisierung der Wohnungen verpflichtet wird.

Ein zentraler Gesichtspunkt für die Abwägung ist die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Hierfür wird es für erforderlich gehalten, dass Wohnungen so angeordnet werden, dass pro Wohnung mindestens ein Aufenthaltsraum entstehen muss, der von den Lärmquellen abgewandt sein wird. Dies ist bei den Blöcken im MK H1 und MK H6 nur eingeschränkt möglich, da die straßenseitigen Einschnitte ins Gebäude und die Luftgeschosse keinen umfassenden Schutz vor den umgebenden Lärmquellen bieten.

12.6 Grünzug/Freiflächen

Stellungnahmen:

Die vorhandene Vegetation solle zu einem Park ergänzt werden. Eine solche Grünanlage würde das gesamte Gebiet aufwerten, da zwischen den stark ausgenutzten Bereichen (in der direkten Nachbarschaft des Bahnhofsgebäudes) in Nahbereichen Erholungsmöglichkeiten für dortige Beschäftigte gegeben wären und sich dem Flanierenden ein abwechslungsreiches Bild eines lebendigen Stadtquartiers bieten würde. Dies sei vor allem deshalb von Bedeutung, da die eigentlich als Ausgleichsmaßnahme vorgesehene Gestaltung des sog. Döberitzer Parks (Arbeitstitel) aufgrund technischer Probleme (Rettungsflächen u. s. w.) nicht mehr im geplanten Maße möglich sei.

Abwägung:

Die Quartiere um den Hauptbahnhof sollen als urbane Gebiete entwickelt werden. Das Konzept lebt vom Prinzip des Kontrastes zwischen Dichte und Offenheit. Gerade das Gebiet am Hafen wird ein weiteres Angebot an Aufenthaltsmöglichkeit am Wasser schaffen. Eine Parkanlage mit hohem Vegetationsanteil soll an dieser Stelle jedoch nicht entstehen. Die Stellungnahme kann folglich nicht in der Planung umgesetzt werden.

Der dem Quartier gegenüberliegende Spreebogenpark, die durchgängigen Uferpromenaden an der Spree und am Spandauer-Schiffahrtskanal, der „Geschichtspark Zellengefängnis“ (3,2 ha) und der Invalidenpark sind ein für eine Großstadt ungewöhnlich großes Potential an Erholungsmöglichkeiten für Bewohner, Beschäftigte und Besucher im näheren Umfeld. Hinzu wird in Kürze der Park am ULAP (1,0 ha) kommen, der sich im Bau befindet.

Als Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe in Natur und Landschaft im gesamten Plangebiet um den Hauptbahnhof dient nicht der Döberitzer Park, sondern der „Geschichtspark Zellengefängnis“ im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b. Der Park ist mit Mitteln der Entwicklungsmaßnahme bereits realisiert worden.

Stellungnahme:

Dass laut Informationsmaterial Arkaden und gepflasterte Uferpromenaden eine Grünverbindung darstellten, wie sie der FNP einst vorgesehen habe, sei grotesk. Die beigegefügtten Pläne und Animationen ließen leider wenig Grün, dafür viel Gebäude und Geometrie erkennen.

Das Alexanderufer solle als Stichstraße nur bis zum Gebäude H6 angelegt werden. Stattdessen solle der nördliche Bereich tatsächlich als öffentliche Grünfläche / Promenade gestaltet werden.

Abwägung:

Auch die Wasserflächen sind ein reizvolles Landschaftselement und qualitativ hochwertiges Merkmal des hier zu entwickelnden Grünzuges. Die genaue Führung eines im FNP dargestellten Grünzuges in Hinblick auf die Erholungsfunktion ist gemäß den gemeinsamen Richtlinien zum Entwicklungsrahmen des FNP aus der örtlichen Situation zu entwickeln. Entscheidend für die Umsetzung des Planungsgrundsatzes des FNP ist hierbei, dass eine „funktionsfähige öffentlich zugängliche Verbindung hergestellt“ wird. Diese Funktion können beispielsweise auch Straßen in bestimmten Abschnitten erfüllen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** werden der Grünzug und die „funktionsfähige öffentlich zugängliche Verbindung“ durch die Promenaden im Bereich der ehemaligen Ladestraßen, durch Arkadengänge und Luftgeschosse und durch das als Allee ausgebildete Alexanderufer gesichert. Der nördliche Abschnitt des Alexanderufers am Schifffahrtskanal ist auch mit einem breiten Grünstreifen mit Bäumen gestaltet und steht dem allgemeinen motorisierten Individualverkehr nicht zur Verfügung, so dass ein Durchgangsverkehr nicht entsteht. Gerade am Alexanderufer stehen in der als Allee ausgebildeten Straße ausreichende Flächen (Gehweg und Promenadenfläche) zum Flanieren und Aufenthalt zur Verfügung. Durch das sehr geringe Verkehrsaufkommen am Alexanderufer kann es somit nicht nur eine Verbindungsfunktion übernehmen, sondern auch der Erholungsfunktion dienen. Das Alexanderufer ist fertig gestellt. Der Anregung zur Ausbildung einer verkürzten Stichstraße wird nicht entsprochen.

Stellungnahmen:

Nach Möglichkeit sollten Freiflächen begrünt werden. Wo Bäume nicht möglich sind, könne auch mit Hecken gearbeitet werden, so wie dies im Bereich der Uferpromenade zwischen Kanzleramt und Bellevue vor der „Schlange“ der Fall sei. Soweit einige Pläne schon Details zeigen, lasse dies hoffen. Es solle hinreichend Sitzgelegenheiten mit Rückenlehnen geben.

Abwägung:

Es liegen noch keine konkreten landschaftsplanerischen Planungen für die Gestaltung der Freiflächen (mit Ausnahme des Straßenraumes des Alexanderufers) vor. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Ladestraßen des Hafens eine historische Pflasterung aufwiesen und zum Teil noch aufweisen. Eine Begrünung ist hier den Belangen des Denkmalschutzes gegenüberzustellen.

Die übrige Gestaltung oder Bepflanzungen auf privaten Hofsituationen sollen den Bauherren vorbehalten bleiben.

Die Anregung zur Aufstellung von Sitzgelegenheiten mit Rückenlehnen ist ebenfalls nicht Gegenstand der Bauleitplanung und den zukünftigen Bauherren vorbehalten.

Stellungnahme:

Das Alexanderufer biete sich als Durchfahrt für Fahrradfahrer an. Deswegen solle eine entsprechende Verbindung mit Fahrradstreifen in dem Bereich des Alexanderufers, der auch von Autos eingefahren werden kann, und mit einem eigenständigen Fahrradweg durch den Bereich, der als Fußgängerbereich ausgestaltet wird, angelegt werden.

Abwägung:

Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Das Alexanderufer ist im südlichen Abschnitt normale Straßenverkehrsfläche und im nördlichen Teil (im Bebauungsplanbereich II-201db) um das „Schinkelsche Horn“ „Fußgängerbereich“. Eine hohe Frequenz mit MIV und Durchgangsverkehr wird nicht stattfinden. Ein eigenständiger Fahrradstreifen ist bereits beidseitig markiert worden. Die Anregung ist somit außerhalb der bauleitplanerischen Regelungen bereits berücksichtigt worden. Das Alexanderufer ist Bestandteil des geplanten und in weiten Teilen schon realisierten Radfernweges „Berlin-Kopenhagen“

12.7 Infrastruktur

Stellungnahme:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG. Zur telekommunikationstechnischen Versorgung der neu zu errichtenden Gebäude sei die Verlegung neuer Telekommunikationslinien erforderlich.

Abwägung:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich nur das Alexanderufer als öffentliche Straße. Der Straßenbau ist fertig gestellt. In der Straßenplanung ist im Rahmen der Raumverteilungsplanung eine Trasse für Telekommunikationsleitungen optional vorgehalten worden, so dass die Belange der Telekommunikation berücksichtigt wurden. Weiterer Handlungsbedarf besteht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht.

Stellungnahme:

Über den Planbereich verlaufe eine Richtfunkverbindung der Deutschen Telekom AG für den Telekommunikationsverkehr. Die maximal zulässige Bauhöhe von 140 m über Null dürfe in bestimmten Zonen innerhalb des Schutzbereiches der Richtfunkverbindung nicht überschritten werden, um das Funkfeld nicht zu beeinträchtigen.

Abwägung:

Die Bebauung wird eine maximale Höhe von nicht mehr als 63,70 Metern über NHN erreichen, so dass kein Konflikt mit der Richtfunkstrecke entstehen kann. Rechtlich gibt es allerdings 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.

12.8 Verfahren / Sonstiges

Stellungnahme:

Aus Erfahrung wisse man, dass es nahezu sinnlos sei, Anregungen zu einem Bebauungsplan vorzubringen, der auf Ergebnissen eines städtebaulichen Wettbewerbs beruht.

Abwägung:

Welche Erfahrungen hier zugrunde liegen, ist dem Plangeber nicht bekannt. Im Grundsatz ist es aber nachvollziehbar, dass ein Bebauungsplan zur Umsetzung eines Wettbewerbsergebnisses nicht so ergebnisoffen ist, wie eine sonstige Angebotsplanung. Dennoch müssen auch bei Vorliegen eines Wettbewerbsergebnisses alle Belange abgewogen werden.

Stellungnahmen:

Fraglich sei, ob 13 Jahre alte Wettbewerbsergebnisse der Weiterentwicklung von Bedarf an Gewerbe und Wohnen in einem derartigen Bereich sowie den Zielen und Erfordernissen einer nachhaltigen Flächenentwicklung heute noch entsprechen.

Bisher fehle es an Ausführungen zu den Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet. Bei einer stagnierenden Bevölkerung bedeute die Ansiedlung von Büros und Wohnungen am Humboldthafen automatisch den Leerstand in anderen Teilen Berlins. Wie groß diese Auswirkungen seien und warum dies für die Bebauung zu akzeptieren ist, sei genauer auszuführen. Diese Darstellung sei insbesondere nötig, weil die Ausgangsplanungen 1993 von einer ganz anderen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen seien.

Abwägung:

Die Tatsache, dass das Wettbewerbsergebnis 13 Jahre alt ist, sagt nichts über seine Qualität aus. Auch 1994 war der Gedanke der Nachhaltigkeit insofern eine Planungsmaxime, als auch damals der Binnenentwicklung das Primat über die Flächeninanspruchnahme am Stadtrand eingeräumt wurde. Dies gilt insbesondere für diejenigen Orte, die gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden sind. Beim Hauptbahnhof steht diese Lagegunst außer Frage.

Stadtentwicklungsplanung muss zwar demographische Entwicklungen berücksichtigen, sie muss vor allem für die langfristige Entwicklung einer Stadt Schwerpunkte setzen. Stadt ist nie

statisch, sondern in ständiger Veränderung begriffen. Es ist stadtentwicklungspolitisch nicht vertretbar, warum hervorragende Lagen wie die um den Humboldthafen nicht entwickelt werden sollen, um andere weniger attraktive Standorte zu schützen. Darüber hinaus ist das Nutzerklientel für einzelne Quartiere höchst unterschiedlich. Für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Die Nutzbarmachung des gesamten Areals und die Bebauung seien für den gesamten Bereich, auch für die unmittelbare Nachbarschaft und die Bewohner wünschenswert.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Stellungnahme:

Es wird darum gebeten, über den weiteren Verlauf der Planung informiert zu werden und um eine Eingangsbestätigung gebeten. Es bestehe Interesse, auch weiterhin Ideen einzubringen, gerade was die Gestaltung der Sichtbeziehungen und der Fontäne angehe.

Abwägung:

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB wird eine erneute Beteiligungsmöglichkeit gegeben sein. Auf diesen Verfahrensschritt wird im Amtsblatt für Berlin und in der Tagespresse hingewiesen werden. Eine Benachrichtigung einzelner Bürger und das Versenden von Eingangsbeiträgen sind gesetzlich nicht vorgesehen. Zudem wird auch die Beteiligung im Internet ermöglicht. Ein genaues Datum steht nicht fest. Die Stellungnahme hat kein spezifisches Handlungserfordernis zur Folge.

Stellungnahmen:

Es wird angeregt, zum Teil schmalere Parzellen statt ganzer Blöcke an Investoren zu verkaufen, um eine schöne Mischung von Fassaden und Nutzungen zu erhalten, ähnlich den Townhouses am Friedrichswerder.

Es würde begrüßt, wenn dieses Vorhaben mit vielen unterschiedlichen Investoren, Bauherren und Architekten verwirklicht werde. In Berlin seien in den vergangenen Jahren nahezu alle großen Bauprojekte von einzelnen Bauherren nebst Architekten abgewickelt worden, und so sehe die Innenstadt jetzt auch leider aus. Wo vor dem Krieg auf einem Block ein Dutzend Parzellen Platz fanden, stehe heute zumeist ein einziger, grober Klotz. Die Anregung richte sich nicht gegen moderne Architektur, keiner wolle den Historismus wieder haben, aber wenigstens zwei oder drei Investoren müssten auf einem Block wenigstens Platz haben. Vielfältigkeit gerade in der Architektur mache eine Stadt unverwechselbar und lebenswert.

Abwägung:

Das städtebauliche Konzept lässt eine Unterteilung der jeweiligen Baublöcke in verschiedene Einzelparzellen zu. Das Land Berlin wird als Grundstückseigentümer im Rahmen der Verkaufsverträge von der Möglichkeit Gebrauch machen, den Erwerber eines Blockes zur Durchführung eines Wettbewerbes zu verpflichten und damit auf die Durchsetzung einer Vielfalt in der Architektur Einfluss nehmen. Planungsrechtlich sind keine rechtlichen Regelungen zur Teilung, wie vorgeschlagen, möglich.

Stellungnahme:

Das Entwicklungsgebiet sei bereits 1993 festgelegt worden. Ein Bebauungsplan müsse unverzüglich aufgestellt werden. Dies sei nicht geschehen. Der Bebauungsplan sei daher rechtlich zweifelhaft. Dass das Entwicklungsgebiet in diesen 13,5 Jahren nie evaluiert worden sei, verschärfe das Problem.

Abwägung:

Der heutige Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** war ursprünglich ein Teilbereich von zwei Bebauungsplanverfahren (II-200 und II-201), die bereits 1993 eingeleitet worden waren. Der Bebauungsplan **II-201da** ist hieraus durch Teilung dieser Pläne bzw. durch mehrfach

geänderter Zuschnitte der Geltungsbereiche hervorgegangen. Dies ist in der Begründung dokumentiert. Dem Gebot des § 166 Abs. 1 BauGB, innerhalb eines städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufzustellen, ist das Land Berlin nachgekommen.

Stellungnahme:

Der Straßenbau mit Mitteln für das Entwicklungsgebiet ohne existierenden Bebauungsplan sei rechtlich fraglich. Damit seien in den letzten Monaten Fakten geschaffen worden, die eigentlich erst von den Bürgern und vom Parlament in diesem Verfahren zu klären wären.

Abwägung:

Die Straße Alexanderufer wurde im Verlauf vorhandener Straßen wiederhergestellt, wenn auch in veränderter Weise. Rechtsgrundlage ist in diesem Fall § 125 Abs. 2 BauGB, da sie sich in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil befindet. Der Bebauungsplan übernimmt dies nur.

Zusammenfassung

Die Anregung, eine möglichst große Vielfalt in der Architektursprache für einzelne Baublöcke/ einzelne Häuser einschließlich der Gestaltung der Arkaden anzustreben, wird außerhalb der Regelungen des Bebauungsplans im Rahmen der Durchführung von Wettbewerben, umgesetzt.

Der Verfahrensschritt führte zu keiner Änderung der städtebaulichen Gesamtkonzeption für den Geltungsbereich **II-201da** und deren Umsetzung in den beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Stellungnahme, die Gebäude um zwei Geschosse zu erhöhen ist insofern partiell in der Planung berücksichtigt worden, als die Gebäudehöhe zur Spreeseite nunmehr durchgängig auf acht Geschosse angehoben wurde.

Einige Anregungen können voraussichtlich bzw. konnten bereits in der weiteren Planung berücksichtigt werden oder sind bereits umgesetzt worden, auch wenn sie nicht den Regelungsgehalt des Bebauungsplans betreffen. Dies gilt z. B. für die Einrichtung eines Fahrradweges am Alexanderufer.

Im Bebauungsplan wird der Anregung zu konkreteren Höhenfestsetzungen insofern gefolgt, als zusätzlich zur Anzahl der zulässigen Höhen auch die zulässigen Oberkanten festgesetzt werden. Die Anregungen, einen größeren Wohnanteil zu ermöglichen oder festzusetzen, sind mit Blick auf die Immissionsbelange geprüft worden, führten aber zu keiner Festlegung eines verbindlichen Wohnanteiles im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da**.

13 Teilungsbeschluss II-201d

Am 13. März 2008 erfolgte der Beschluss zur Teilung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans II-201d in einen südlichen Bebauungsplan (**II-201da**) und einen nördlichen Bebauungsplan (II-201db). Die Teilung wurde vorgenommen, da für den südlichen Bereich die städtebaulichen Inhalte bereits verfestigt sind. Er kann und soll deshalb aus Gründen der Dringlichkeit, im Gegensatz zum nördlichen Bereich, ohne Zeitverzug weitergeführt werden.

Der Beschluss wurde durch Senatsvorlage Nr. S-1112/2008 dem Senat in der Sitzung vom 1. April 2008 zur Kenntnis gegeben und im Amtsblatt für Berlin am 11. April auf Seite 924 bekanntgemacht. Der Bebauungsplan **II-201da** umfasst das Gelände zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer einschließlich des Stadtbahnviaduktes sowie einem Abschnitt des Alexanderufers im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit.

14 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 7. Mai 2008 sind insgesamt 31 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 9. Juni 2008 gebeten worden. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen von insgesamt 24 Stellen Stellungnahmen ein. Sieben Behörden/Institutionen gaben keine Stellungnahme ab.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Finanzen

Stellungnahme:

An fachlichen Interessen seien aufgrund der Zuständigkeit für dingliche Grundstücksgeschäfte (Nr. 6 Abs. 2 ZustKat) keine Bedenken zu benennen.

Abwägung:

In die Äußerung ist die Stellungnahme des Liegenschaftsfonds (LF) eingeflossen, die die Übereinstimmung der Planungsziele mit den Intentionen des LF bestätigt hat.

Stellungnahme:

Vor weiterer Konkretisierung der Planung und Begründung von Bindungswirkungen seien die Erfassung der von Berlin zu tragenden Kosten und die Sicherung der Finanzierung zwingend erforderlich. Es sei sicherzustellen, dass durch die Festsetzung des Bebauungsplans, den Abschluss von Verträgen und die Realisierung von Baumaßnahmen sowie dem Ankauf von Grundstücken keine finanziellen Verpflichtungen eingegangen werden, die zu nicht geplanten Belastungen für den Haushalt Berlins führen. Es werde darauf hingewiesen, dass auch finanzielle Auswirkungen einzuplanen seien, die von den Planungserfordernissen ausgelöst, bereits bei rechtskräftigen Festsetzungen von Bebauungsplänen für gesetzliche Ansprüche auf Geldentschädigung und Grundstücksübernahmen anfallen können (§§ 39 ff. BauGB).

Weitere originäre Aufgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen lägen nicht vor.

Abwägung:

Nach telefonischer Rücksprache mit SenFin bezieht sich die Äußerung auf den Hinweis in der Begründung, dass „die Maßnahmen nördlich der Invalidenstraße einschließlich der Invalidenstraße selbst aus dem Landeshaushalt finanziert“ werden. Da dieser Hinweis sich nicht auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** bezieht, ist er entbehrlich und wird in der Begründung gestrichen. Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich nicht aus der Stellungnahme.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung- Abt. I B

Stellungnahme:

Die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und die regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1) seien beachtet worden.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Intention der Planung.

Stellungnahme:

Bezüglich der Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen wird darauf hingewiesen, dass wegen der Darstellung unter II.1.2 (der Begründung) hinsichtlich der südlichen Fortführung der S 21 der Hinweis im Plan nicht nur auf die planfestgestellten Verkehrsanlagen, sondern auch auf die Fortführung der S 21 zu beziehen sei.

Der Bebauungsplan liege im Korridor einer militärischen Richtfunkstrecke.

Abwägung:

Im Planbild ist der zeichnerische Hinweis „unterirdische in Aussicht genommene S-Bahn“ bereits eingetragen. Der textliche Hinweis Nr. 1 wird ergänzt um die Formulierung „und noch zu realisierenden“. Der Bebauungsplan wird diesbezüglich geändert.

Im Rahmen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wird die Wehrbereichsverwaltung Ost über die Planungen informiert werden.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Abt. I E

Stellungnahme:

Zu den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes bestünden keine Anmerkungen. Es wird um Zusendung des angekündigten Fledermausgutachtens nach dessen Fertigstellung gebeten.

Abwägung:

Die Äußerung bestätigt die Planung und bisher getroffene Abwägung insbesondere zu den umweltrelevanten Belangen. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wird das Gutachten der zuständigen Fachbehörde zur Verfügung gestellt.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Abt. VII B

Stellungnahme:

Verkehrsplanerische Stellungnahme

Wie im schalltechnischen Untersuchungsbericht in Pkt. 3.1 (Straßenverkehr) dargestellt, beruhten die Untersuchungen zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs zunächst auf der Verkehrsprognose für 2015, die derzeit überarbeitet würde. Da die Prognosedaten für 2025 voraussichtlich erst im Herbst 2008 zur Verfügung ständen, sei für den Abschlussbericht eine Überprüfung mit den dann aktuellen Daten vorgesehen. Auch die vorgelegte verkehrstechnische Untersuchung (Stand April 2008) sei auf der Basis der bisherigen Prognose 2015 erstellt worden. Da die Verkehrsbelastungen in der neuen Prognose aufgrund der veränderten strukturellen Rahmenbedingungen vermutlich unter denen der alten liegen würden, sei davon auszugehen, dass die im Verkehrsgutachten dargestellten Leistungsfähigkeitsnachweise der Knotenpunkte im Umfeld des Bebauungsplans „auf der sicheren Seite“ seien. Wenn eine neue Prognose vorliege, könne man dann die Validität der Verkehrsuntersuchung ggf. noch einmal überprüfen.

Abwägung:

Gemeint ist entweder der Verweis auf das damalige Kapitel 3.4 oder 4.1.

Die Verkehrsuntersuchung hat die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte im Umfeld auf der Basis der Prognose 2015 geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Leistungsfähigkeit durch die zusätzliche Bebauung im Bereich der Geltungsbereiche der Bebauungspläne **II-201da** und II-201db nicht beeinträchtigt wird. Teilweise wurden noch Reserven nachgewiesen.

Stellungnahme:

Für die westliche und östliche Uferpromenade inkl. Arkaden sei ein Gehrecht sowie Fahrrecht für Radfahrer festzusetzen, um durchlaufend öffentliche Verbindungen zu den nördlichen Spreeuferwegen sicherzustellen. Hierzu sei zu ergänzen, dass die Wegeführung nördlicher Spreeuferweg – östliche Uferpromenade einen Teilabschnitt des Berliner Mauerweges darstellt.

Abwägung:

In öffentlichen Flächen sind die Belastungen dieser Flächen mit Geh- und Radfahrrechte für die Allgemeinheit, entbehrlich.

In den privaten Kerngebietsflächen sind parallel zum Hafenhals Arkaden aus städtebaulichen/gestalterischen Gründen festgesetzt, die jedoch aufgrund ihrer Höhenlage oberhalb des

Ladestraßenniveaus eher den Charakter von Loggien haben und keine Verkehrsfunktion übernehmen sollen. Auch wäre es in der Abwägung nicht begründbar, dass zwingend die Allgemeinheit durch diese Flächen geführt werden muss, zumal öffentliche Verkehrsflächen angrenzen. Diese Arkaden-/Loggienbereiche, die vorwiegend aus gestalterischen Gründen herzustellen sind, sollen vielmehr der Gebäudenutzung (z. B. einem Hotel oder Gastronomiebetrieb) zur Verfügung stehen.

Anders verhält es sich in den mit einem Gehrecht belegten Flächen der Arkaden unmittelbar an der Hafeneinfahrt bzw. der ausgebildeten Torsituation im Bereich der zulässigen achtgeschossigen Bebauung. Hier ist zu prüfen, ob auf einer Strecke von jeweils gut 21 m auf Uferniveau ein Fahrrecht für Radfahrer eingeräumt werden kann, um mit dem Rad vom Spreeuferweg kommend unterhalb der Hugo-Preuß-Brücke durchfahren und in nördlicher Richtung weiterfahren zu können, ohne die höher gelegene Rahel-Hirsch-Straße bzw. das Kapelle-Ufer kreuzen zu müssen. Diese Prüfung soll im weiteren Verfahren erfolgen. Auch dem Hinweis auf den Mauerweg, der sich am östlichen Ufer befindet, kann in der Abwägung keine so große Bedeutung beigemessen werden, dass andere Belange wie Sicherheitsaspekte zurücktreten. Schließlich handelt es sich darum, dass hier auf einer Strecke von nur 120 m der Fahrradweg nicht unmittelbar am Wasser entlang verlief, sondern im Alexanderufer, das über einen beidseitigen Fahrradweg verfügt und eine ruhige Erschließungsstraße ist. Im nördlichen Verlauf – also im Geltungsbereich des angrenzenden Bebauungsplans II-201db – kann der Fahrradverkehr ohnehin nur in der Straße Alexanderufer geführt werden, da er nicht durch den schmalen Baublock im MK H 5 verlaufen kann. Weiter nördlich ist das Alexanderufer als Fußgängerbereich ausgebildet, so dass insgesamt sehr gute Voraussetzungen für eine bequeme und weitgehend ungestörte Fahrradbenutzung im direkten Umfeld und auf dem Mauerweg gegeben sind.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erfolgt keine Änderung des Bebauungsplans zur Aufnahme eines Radfahrrechtes für die Allgemeinheit in den Arkadenflächen. Dies soll im weiteren Verfahren geprüft werden.

Stellungnahme:

Verkehrslenkung Berlin (VLB)

Der Bebauungsplanentwurf **II-201da** beziehe sich unmittelbar auf Straßen und Flächen, die nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr nicht dem übergeordneten Straßennetz angehören. Hinsichtlich evtl. Auswirkungen des Planinhalts des Bebauungsplans auf das Hauptnetz bestünden keine Bedenken. Ansonsten obliege die Zuständigkeit der verkehrlichen Beurteilung der unteren Straßenverkehrsbehörde dem Bezirksamt Mitte von Berlin.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Kompatibilität der Planung mit den verkehrlichen Belangen in Bezug auf das Hauptnetz. Es besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Abt. X OI

Stellungnahme:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit bestünden gegen den Entwurf des Bebauungsplans **II-201da** erhebliche Bedenken, da der vorliegende Entwurf für den Bebauungsplan **II-201da** Auswirkungen auf eine Brücke und eine Stützwand – Hugo-Preuß-Brücke und Stützwand an der Straße Friedrich-List-Ufer habe.

Die Stützwand an der Straße Friedrich-List-Ufer verlaufe längs der Straße. Die Stützwand befinde sich im Bereich unter den Bahnbrücken. Die Straßenbegrenzungslinie der Straße Friedrich-List-Ufer falle mit der Grenze des Bebauungsplans zusammen. Teile der Stützwand wie Stützwandkopf und Geländer lägen außerhalb der Straße Friedrich-List-Ufer, außerhalb der Straßenbegrenzungslinie und somit innerhalb des Bebauungsplans.

Die Stützwand sichere die oben liegende Straße gegen das tiefer liegende Gelände, das öffentliche Uferpromenade werden soll, ab. Aus der textlichen Festsetzung Nr. 4.3 sei erkenn-

bar, dass im Bereich ABCA ein eingeschossiges Gebäude für eine Fahrradstation der Deutschen Bahn AG entstehen soll. Da die Stützwand innerhalb des B-Plans längs der westlichen Begrenzungslinie verlaufe, befinde sich diese bereits östlich der Verbindungslinie zwischen den Punkten A und C, so dass unmittelbar an der Verbindungslinie kein Gebäude entstehen könne. Die Begrenzung A / C für das Gebäude mit der Fahrradstation müsse östlich versetzt dargestellt werden. Es solle keine Nachbarbebauung durch ein Gebäude bis direkt an die Stützwand heran erfolgen, um zwischen der vorhandenen Stützwand und einem neu zu errichtenden Gebäude einen Abstand von 3,00 m einhalten zu können. Die Stützwand sei ein Ingenieurbauwerk im Sinne der DIN 1076, unterliege deren Vorschriften für die Bauwerksprüfung. Für die Stützwand gälten die Vorschriften des Berliner Straßengesetzes, denn sie sei Bestandteil der öffentlichen Straße, wenn sie auch teilweise außerhalb der Straßenbegrenzungslinie liege. Aus vorgenannten Gründen sei die allseitige Zugänglichkeit zur Stützwand zu gewährleisten, damit die Aufgaben der Bauwerksprüfung und -unterhaltung erfüllt werden können.

Abwägung:

Die Stellungnahme kann sich nur auf den Bereich unter den Bahnbrücken beziehen, da nur dort eine Stützwand realisiert worden ist. Der Forderung nach Zugänglichkeit zur Stützwand zu Unterhaltungszwecken sollte zunächst durch Belastung der Fläche mit einem Gehrecht in einer Tiefe von 3,5 m ab Straßenbegrenzungslinie entsprochen werden. Der Bebauungsplan wurde diesbezüglich geändert.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung- Abt. X PW

Stellungnahme:

Grundsätzlich ergäben sich aus dem B-Plan Entwurf keine Konflikte mit der Instandsetzung der Uferwand (in Planung X PW).

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planung im Grundsatz.

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz

Stellungnahme:

Bezüglich der Belange der Wasserbehörde des Landes Berlin (Referat II D) bestehen gegen die Planungsziele keine grundsätzlichen Bedenken.

Die wasserrechtlichen Grundlagen (s. S. 16) für etwaige Niederschlagswassereinleitungen aus dem Plangebiet in oberirdische Gewässer seien wie folgt zu ergänzen: § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bestimme, dass das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer als Benutzung gilt, für die eine wasserrechtliche Erlaubnis (§ 7 WHG i. V. m. den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist. Diese Belange werden in einem eigenständigen wasserrechtlichen Verfahren gemäß § 2,3 und 7 WHG i. V. m. §§ 14 und 16 Berliner Wassergesetz zu berücksichtigen sein. Im Rahmen des Umweltberichtes seien die Auswirkungen einer Einleitung auf das betroffene Oberflächengewässer darzustellen und zu bewerten, entsprechende Ausführungen hierzu fehlten im vorliegenden Planmaterial.

Abwägung:

Der Umweltbericht wird entsprechend der Stellungnahme ergänzt.

Stellungnahme:

Das Planungsgebiet liege in den Einzugsbereichen des Mischwasserpumpwerkes Berlin VIII, Alt-Moabit und Berlin IV, Scharnhorststraße. Für diese Einzugsgebiete seien gemäß der Sanierungserlaubnis für die Mischwassereinleitungen seitens der Berliner Wasserbetriebe Sanierungskonzepte erstellt worden. Um die Sanierungsmaßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffeintrags aus den Regenüberläufen in diesem Gebiet nicht zu gefährden, seien ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegte Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz- und/oder Niederschlagsentwässerung einzuhalten.

Abwägung:

Die Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz- und/oder Niederschlagsentwässerung werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegt werden und in der konkreten Projektorganisation (Entwässerungskonzeption) umzusetzen sein. Dies betrifft z. B. die Prüfung, ob Zisternen auf den privaten Grundstücksflächen untergebracht werden können. Das Planungsrecht ist hiervon nicht betroffen. Ein Hinweis auf die potenziellen Einleitbeschränkungen wird in den Umweltbericht aufgenommen, damit der zukünftige Bauherr bei der Projektentwicklung auf den Sachverhalt planerisch reagieren kann.

Stellungnahme:

Ausgehend von den bisher vorgelegten Bebauungsentwurfsunterlagen seien, insbesondere im Rahmen der geplanten Errichtung unterirdischer bzw. tiefgegründeter Bauwerke, erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen (Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, Wasserhaltungsmaßnahmen, etc.) sehr wahrscheinlich. Sowohl die Art der Grundwasserbenutzungen als auch deren Umfang seien maßgeblich von den Tiefenlagen sowie Gründungsweisen der neu zu errichtenden Bauwerke (z. B. im Schutze sog. Baugrubentröge) abhängig. In diesem Zusammenhang müssten für eine explizite wasserbehördliche Prüfung und Beauftragung Sachverhalte näher erläutert werden, die in der Stellungnahme weiter erläutert wurden.

Abwägung:

Die für eine Wasserhaltung erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden außerhalb von allen baurechtlichen Verfahren als unabhängiges Genehmigungsverfahren sinnvollerweise im zeitlichen Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens beantragt. Sie sind nicht Gegenstand des Planungsrechtes nach BauGB, sondern des Fachplanungsrechtes. Alle diesbezüglichen Anforderungen sind folglich nicht im Rahmen der Bauleitplanung abzuwägen. Auf den Bebauungsplanentwurf hat die Stellungnahme keine Auswirkung.

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Stellungnahme:

Gegen die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanverfahrens bestünden aus wirtschaftspolitischer Sicht keine Bedenken bzw. Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Intention der Planung.

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:

Für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich kein Handlungsbedarf.

Berliner Feuerwehr

Stellungnahme:

Bei der Prüfung des eingereichten Brandschutznachweises und ergänzender Bauvorlagen ergaben sich unter Beachtung der Leistungsfähigkeit der Feuerwehr keine zusätzlichen brandschutztechnischen Anforderungen.

Abwägung:

Nach telefonischer Nachfrage bezieht sich die Stellungnahme auf den Bebauungsplanentwurf **II-201da** und nicht auf eingereichte Brandschutznachweise und ergänzende Bauvorlagen. Aus der Stellungnahme ergibt sich für das Planverfahren kein Änderungserfordernis.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme:

Im Bereich des Bebauungsplanentwurfes befinden sich im Friedrich-List-Ufer, in der Rahel-Hirsch-Straße, im Alexanderufer und im Kapelle-Ufer Entwässerungs- und teilweise Wasserversorgungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe. Die vorhandenen Anlagen stünden im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung.

Die Neulegung von Trinkwasserversorgungsleitungen im Bereich Alexanderufer/Kapelle-Ufer erfolge von den BWB nur, wenn dem Unternehmen konkrete Trinkwasserbedarfswerte vorgelegt würden und die Wirtschaftlichkeit der Anlagen gegeben ist.

Abwägung:

Für den Bebauungsplan resultiert aus diesem Teil der Stellungnahme kein Handlungsbedarf, da sich die genannten Leitungen im öffentlichen Straßenland befinden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zu gegebener Zeit werden die jeweiligen Vorhabenträger an die BWB herantreten und ihre konkreten Bedarfe benennen. Für den Bebauungsplan besteht kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Die Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser sei für den nördlichen Teil des Friedrich-List-Ufers wegen der vorhandenen Tunnel nicht möglich. Hier seien privatrechtliche Regelungen notwendig, um das Abwasser schon auf den Grundstücken in den südlichen Teil zu führen.

Abwägung:

Aus gegenwärtiger Sicht ist keine Realteilung des Grundstücks des MK H1 vorgesehen. Erst wenn zwei Eigentümer feststünden, könnte für die Vorbereitung eines Leitungsrechtes eine Veranlassung bestehen. Dies wird jedoch vor Festsetzung des Bebauungsplans nicht der Fall sein. Es besteht unabhängig vom Planungsrecht die Möglichkeit zu vertraglichen Regelungen, Eintragungen von Dienstbarkeiten etc., die bei einer Realteilung zum Tragen kommen könnten, etwa auch für eine gemeinsame Tiefgaragennutzung etc. Im Rahmen der Kaufverträge ist dieser Belang zu beachten, da das Grundstück sonst nicht vollständig erschlossen ist.

Stellungnahme:

Hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation sei mit Einschränkungen zu rechnen.

Abwägung:

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.

Im Übrigen siehe oben Abwägung zu Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz.

Stellungnahme:

Es werde empfohlen, die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in die Spree bzw. 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:

Die unmittelbare Lage am Hafenbecken legt die Direkteinleitung von Regenwasser in den Humboldthafen nahe, insbesondere wenn keine Regenrückhaltebecken vorgesehen werden können. Ein öffentliches Interesse an der Einleitung von Regenwasser in den Humboldthafen besteht nicht. Im Alexanderufer und im Friedrich-List-Ufer im Bereich des MK H1 ist ein Mischwasserkanal vorhanden. Bei beiden Kanälen ist jedoch voraussichtlich keine unbegrenzte Ein-

leitung von Regenwasser möglich. Für eine prophylaktische Eintragung zur Belastung von Flächen mit Leitungsrechten, deren Erforderlichkeit, Lage und Umfang nicht feststeht, besteht keine Veranlassung. Der Bebauungsplan wird insofern nicht geändert.

Stellungnahme:

Die in den Baufeldern liegenden außer Betrieb befindlichen Kanäle können im Rahmen der Bebauung im Plangebiet abgebrochen werden. Baumaßnahmen seien derzeit von den Berliner Wasserbetrieben im Plangebiet nicht vorgesehen. Die Belange der Berliner Wasserbetriebe seien im weiteren Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, haben aber keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan. Die Belange der Berliner Wasserbetriebe können dann berücksichtigt werden, wenn konkrete planungsrechtlich relevante Belange benannt werden.

Vattenfall Europe Berlin, Bereich Wärme

Stellungnahme:

Unmittelbar angrenzend an das Planungsgebiet befänden sich Fernwärmeanlagen der Wärme Berlin. Die Wärme Berlin beabsichtige, ihr Fernwärmenetz im Planungsgebiet zu erweitern. Zur Versorgung der geplanten Bebauung sei die Verlegung einer Fernwärmetrasse im Alexanderufer erforderlich. Der Bau dieser Trasse richte sich nach dem Baufortschritt im Planungsgebiet.

Abwägung:

Für den Bebauungsplan ergibt sich aus der Stellungnahme kein Änderungsbedarf, da der potenzielle Bau einer Fernwärmetrasse im Alexanderufer, das der Bebauungsplan als öffentliches Straßenland festsetzt, ohne weitere planungsrechtliche Vorsorge erfolgen kann.

Vattenfall Europe Berlin Immobilien Immobilienplanung

Stellungnahme:

Nach Prüfung des Bebauungsplans nehme man im Namen von Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH sowie im eigenen Namen dazu Stellung. Im betrachteten Gebiet befänden sich Kabelanlagen der Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH. Über Planungen und Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung könnten zurzeit keine Aussagen getroffen werden.

Abwägung:

Nach telefonischer Rücksprache liegen sämtliche Kabelanlagen in den Gehwegbereichen des öffentlichen Straßenlandes. Im Falle des Bebauungsplans **II-201da** betrifft dies nur das Alexanderufer, welches als öffentliches Straßenland bereits gewidmet ist. Planungsrechtlicher Handlungsbedarf besteht daher nicht.

BSR

Stellungnahme:

Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung würden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Detaillierte Forderungen in reinigungstechnischer Hinsicht, soweit betroffen, könnten erst mit Vorlage der Entwurfszeichnungen (Straßenneubau/-umbau) gestellt werden.

Abwägung:

Die Stellungnahme hat keine Auswirkungen auf die Planung.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin

Stellungnahme:

Die IHK begrüße die Intention des Bebauungsplanentwurfs, verbindliches Baurecht für Gebäude mit Kerngebietsnutzungen zu beiden Seiten der Hafeneinfahrt zum Berliner Humboldthafen zu schaffen.

Bemängelt werde aber der Detaillierungsgrad der Festsetzungen. Insbesondere solche Gestaltungsfestsetzungen, wie die Festlegung der Fassadenfärbung ausschließlich zwischen hellem Ocker und hellen sandigen Beigetönen seien Überregulierungen, die eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung eher behinderten als beförderten und würden abgelehnt.

Abwägung:

Der Festsetzungsumfang ist nicht zutreffend wiedergegeben worden. Die Farbbregelung von Fassaden bezieht sich ausschließlich auf die beiden unmittelbar zur Spree hin orientierten und damit direkt auf den Spreebogenpark und das Regierungsviertel wirkenden Fassadenabschnitte, weil dies auch der hellen Farbigekeit im Regierungsviertel entspricht. Die Regelung führt nicht zu Mehrkosten oder sonstigen Einschränkungen, so dass der Befürchtung, dass die Festsetzung eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung eher behindert als befördert, nicht nachvollzogen werden kann. Die Stellungnahme führte zunächst nicht zu einer Änderung des Bebauungsplans.

Stellungnahme:

Zudem werde eine Festsetzung der maximal zulässigen Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen auf einen je 200 m² Geschossfläche abgelehnt. Diese Festsetzung werde den Parkdruck im Umfeld des Hauptbahnhofes weiter erhöhen, der zu Parksuchverkehr statt Verkehrsberuhigung führe.

Abwägung:

Die befürchtete Erhöhung des Parkdrucks im Umfeld des Hauptbahnhofes kann nicht auf den bisher hervorgerufenen Ziel- und Quellverkehr außerhalb der Bahnhofsnutzung zurückzuführen sein, da bisher noch keine Bauprojekte im Bahnhofsumfeld realisiert wurden. Bei dem 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 der Bebauungsplan ermöglicht, sondern zielt eher in die gegenteilige Richtung.

ITDZ

Stellungnahme:

Aufgrund des eingereichten Planentwurfes sei festgestellt worden, dass keine Belange des IT-Dienstleistungszentrums betroffen seien.

Abwägung:

Es resultiert kein Handlungsbedarf für den Bebauungsplan aus der Stellungnahme.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL 8.2

Stellungnahme:

Zur Planungsabsicht: Entwicklung von Kerngebieten beiderseits des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals südlich des Stadtbahnviadukts:

Beurteilung: Das Plangebiet liegt im Siedlungsbereich des LEP eV im Bereich des in Ziel 5.2 LEP eV festgelegten Handlungsschwerpunktes Zentrum Mitte und Regierungssitz außerhalb der in Ziel 4.2.4 LEP eV genannten und in Ziel 1.1 FNP Berlin konkretisierten städtischen Zentren ca. 0,9 km westlich des Zentrumsbereiches Mitte und ca. 1,8 km östlich des städtischen Zentrums Turmstraße (Tiergarten). Es liege darüber hinaus im Bereich einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden übergeordneten Grünverbindung.

Der Entwurf des Bebauungsplans unterstützt Ziel 1.0.1 LEP eV und den Grundsatz aus § 5 Abs. 2 LEPro 2007. Ein möglicher Konflikt mit dem Ziel aus § 16 Abs. 6 LEPro 2003 wird mit der textlichen Festlegung Nr. 1.2 (nunmehr 1.1), der zufolge im Kerngebiet großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig sein sollen, ausgeschlossen.

Mit der Anlage einer öffentlichen Uferpromenade beiderseits des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals greift der Entwurf des Bebauungsplans die übergeordnete Grünverbindung auf. Durch

die Sicherung der ökologischen Qualität dieser Uferpromenade ist auch eine Vereinbarkeit mit Ziel 3.1.1 LEP eV erreichbar.

Die Festlegungskarte 1 des Entwurfes des LEP B-B stellt das Plangebiet als Gestaltungsraum Siedlung dar, in dem eine Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen möglich sein soll.

Bis zum Inkrafttreten des LEP B-B blieben die Ziele und Grundsätze des LEP eV sowie das Ziel aus dem LEPro 2003 verbindlich.

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. Die Stellungnahme unterstützt insbesondere die Beibehaltung der textlichen Festsetzung Nr. 1.2 (nunmehr 1.1).

Stellungnahme:

Zur Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB weise man auf das 1996 eröffnete und am 24. Juni 1997 abgeschlossene Raumordnungsverfahren (ROV) für die Magnetschwebbahn Berlin – Hamburg (Transrapid) hin. Das Plangebiet berühre den Untersuchungsraum der damaligen Umweltverträglichkeitsstudie, der einen Bereich von 300 m über den Endpunkt Lehrter Bahnhof/ Hauptbahnhof hinaus abdecke. Die im Rahmen des ROVs durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung habe sich auf Errichtung und Betrieb einer Magnetschwebbahn bezogen und enthalte keine für die Entwicklung dieses Kerngebietes verwertbaren Ergebnisse.

Abwägung:

Die Stellungnahme zeigt, dass eine „Abschichtung“ nicht möglich ist, weil die einst gewonnenen Erkenntnisse für den Bebauungsplan **II-201da** keine Relevanz haben. Die Umweltprüfung wird daher vollständig im Rahmen des Umweltberichtes im Bebauungsplanverfahren durchzuführen sein.

Stellungnahme:

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.

Abwägung:

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wird die Gemeinsame Landesplanungsabteilung erneut beteiligt werden.

DB Services Immobilien GmbH

Stellungnahme:

Lage des Geltungsbereichs: Land: Berlin

Bezirk: Mitte

Bahnstrecke: 6024 Berlin Ostbahnhof – Potsdam Hbf.

Lage: bahnlinks, ca. zwischen km 5,05 und 5,29

Die DB Services Immobilien GmbH sei Dienstleister des DB-Konzerns für den Immobilienbereich und nehme als 100 %ige Tochter der DB AG die Koordinierungsfunktion wahr. Grundsätzlich richte sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich dieses Planverfahrens wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung fänden.

Als Anlage werde die Stellungnahme I.NP-O-D BLN (P).La der DB Netz AG vom 26.05.2008 zur Kenntnis und Beachtung übergeben.

Dieses Schreiben gilt nicht als Zustimmung der Deutschen Bahn AG für Bau-, Kreuzungs- oder Näherungsmaßnahmen Dritter. Für Bau-, Kreuzungs- oder Näherungsmaßnahmen mit Bahnanlagen oder sonstigen Eisenbahngrundstücken, sowie sonstige Baumaßnahmen im unmittelbaren Näherungsbereich der Bahnanlage, die im Zuge der Realisierung von Bauleitplanungen erforderlich sind, müssten besondere Anträge mit Bahnlageplänen gestellt werden.

Abwägung:

Der grundsätzliche Sachverhalt ist bekannt. Die Hinweise auf die Bauausführung haben keine Relevanz für den Bebauungsplan.

DB Netze

Stellungnahme:

Es wird gebeten, den Hinweis aufzunehmen, dass durch die Bebauung die Signalsicht auf Grund der Bogenlage der Stadtbahn verbaut werden kann. In diesem Fall seien ein oder mehrere Signalwiederholer zu errichten. Die Kosten dafür solle der Investor tragen.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme geht nicht hervor, auf welcher Grundlage und zu welchem Zeitpunkt eine Beurteilung durch die Deutsche Bahn erfolgen wird, ob die Errichtung weiterer Signalwiederholer erforderlich sein wird. Der Bebauungsplanentwurf enthält die präzise Lage und Höhe der geplanten Baukörper, so dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine ausreichende Beurteilungsgrundlage bestehen müsste.

Die mit Beschluss von 1995 abgeschlossene Planfeststellung hatte die „freie Strecke“ als Beurteilungsmaßstab für die Planung der Bahnanlagen zugrunde gelegt. Die Planungen des Landes Berlin – darunter die Umbauung des Humboldthafens waren (Wettbewerbsergebnis vom Dezember 1994) der DB bekannt. Da nach Auskunft der DB Netze erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens auf der Grundlage eines konkreten Bauantrages seitens der DB AG entschieden werden kann, in welcher Anzahl die Signalwiederholer erforderlich werden, können über den Umfang der zu erwartenden Kosten zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Angaben gemacht werden.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist die DB AG zu beteiligen. Hierzu wird in die Begründung ein Hinweis aufgenommen. Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkungen, da kein planungsrechtlicher Inhalt betroffen ist.

Bundesnetzagentur

Stellungnahme:

Die BNetzA teile gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22. Juni 2004 die Frequenzen für das Betreiben von 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.

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.

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

Stellungnahme:

Gegen den Entwurf zum Bebauungsplan **II-201da** bestünden von Seiten des WSA Berlin grundsätzlich keine Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme unterstützt die Planungsziele.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan **II-201da** berühre jedoch die privatrechtlichen Belange der WSV:

Wie bereits schon in der Stellungnahme vom 7. Februar 2006 ausführlich beschrieben, werde auch hier darauf hingewiesen, dass aufgrund von teilweise unklaren Grenzverhältnissen in und an den Uferbereichen eine Grenzvermessung unbedingt notwendig sei. Eine Aussage zu den Eigentumsgrenzen sei in der Begründung zum Bebauungsplan **II-201da** nicht enthalten. Nach der aktuellen Kartensituation der digitalen Bundeswasserstraßenkarte (DBWK) verlaufe die WSV-Eigentumsgrenze ca. 1-2 m hinter der Uferbefestigung. Dies hätte zur Folge, dass WSV-Flächen einer anderen Widmung zugeführt würden. Der Bebauungsplan sei demnach auf die Grundstücksgrenzen der WSV zurückzunehmen. Die WSV-Flächen dürften nicht überplant werden.

Abwägung:

Die Eigentumssituation wurde auf der Basis der ALK geprüft. Demnach liegt das MK H6 mit einem 0,12 m breiten Streifen im Bereich des uferseitigen Kopfbaus auf dem Gelände westlich der Flurstücksgrenze und damit voraussichtlich auf WSA Grundstück. Dieser Geländestreifen mit voraussichtlich weniger als 3,0 m² ist vom Land Berlin im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme zu erwerben.

Stellungnahme:

Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise: Nach der Neuerrichtung der Uferwände seien die neuen Grenzen in Abstimmung mit dem WSA Berlin festzulegen und neu zu vermessen. Die Grundstücksflächen, die sich danach noch im Eigentum der WSV befinden, werden an das Land Berlin veräußert. Der Verkaufspreis richte sich nach einem aktuellen Verkehrswertgutachten, das durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu erstellen sei. Über die Flächen sei ein Kaufvertrag abzuschließen. Ein Kaufvertragsmuster könne vom WSA Berlin zur Verfügung gestellt werden. Die Grenzvermessung sei durch die Senatsverwaltung zu veranlassen. Die Kosten gingen zu Lasten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Abwägung:

Dem Vorschlag soll nachgekommen werden. Die Neuherstellung der Uferwände und die Planung der Gebäude haben zum Ziel, dass die Gebäude unmittelbar an die Hinterkante Deckstein der Uferbefestigungen anschließen werden. Eine Vermessung kann jedoch erst nach Fertigstellung der Uferwandsanierung vorgenommen werden. Der Entwicklungsträger wird mit einem Vorschlag zur Grundstücksklärung an das WSA herantreten.

Wahrscheinlich wird es im Ergebnis auf einen Grundstückskauf hinauslaufen, da das Land Berlin die Uferwandbereiche bis zur Spundwand erwerben wird. Dies gilt jedoch für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db und bedeutet, dass deutlich mehr Grundstücksfläche gekauft werden muss, als nur für die Baukörper erforderlich sein würde. Die Vorgehensweise erlaubt es jedoch, das Bebauungsplanverfahren ohne Verzug fortzusetzen.

Im Bebauungsplan II-201db wird mittels Festsetzung einzelner Koordinaten gewährleistet, dass eine auf die Uferwandsanierung angepasste Bebauung ermöglicht wird. Eine Vermaßung anhand der in der ALK vorhandenen Flurstücksgrenzen ist hierfür nicht ausreichend.

Stellungnahme:

Die Darstellungen im Entwurf zum Bebauungsplan **II-201da** zur „nachrichtlichen Übernahme der Bundeswasserstraßen“ nach Pkt. 2.3.2 und die Definitionen der Oberflächengewässer nach Pkt. 3.2.1 „Bestandsaufnahme“ für den Bereich Humboldthafen, Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und Spree-Oder-Wasserstraße seien korrekt.

Abwägung:

Keine Änderung erforderlich

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächenamt

Stellungnahme:

Die Festsetzung der beidseitigen Uferpromenaden werde vom Bezirk sehr begrüßt. Sie entspreche dem in der Bereichsentwicklungsplanung beschlossenen Planungsziel, eine öffentlich nutzbare Wegeverbindung entlang der Uferpromenaden der Spree sowie des Schifffahrtskanals / Humboldthafens zu schaffen und den öffentlichen Zugang zu den Wasserflächen zu

sichern. Allerdings sei die beabsichtigte Festsetzung als öffentliche Grünfläche fraglich, sowohl in Bezug auf ihren Grünflächencharakter als auch auf ihren Charakter als öffentliche Fläche.

Abwägung:

Die Stellungnahme unterstützt die grundsätzliche Intention der Planung im Grundsatz. Von der Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche wird zugunsten einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung abgesehen.

Stellungnahme:

Im Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ sei die politische Entscheidung zugunsten einer Umbauung des Humboldthafens gefallen. Damit gehe ein historischer Grünzug mit unbebauten innerstädtischen Flächen verloren (siehe Begründung, Umweltbericht). Das Plangebiet verliere seinen naturräumlichen Charakter und entwickelte sich zu einer sehr intensiv genutzten Stadtfläche.

Entsprechend dem städtebaulichen Konzept seien die Uferpromenaden sowohl Außenraum und Andienungsfläche für die geplante Bebauung (Abstandsfläche, Belichtung der Innenräume, Unterbauung durch Tiefgarage, Nutzung für Dienstleistungen und Gastronomie, ...) als auch öffentlicher Raum (Teil des öffentlichen Wegenetzes, öffentliche Aufenthaltsflächen am Wasser...).

Damit würden die Uferpromenaden im Wesentlichen Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger und Radfahrer, Bewohner und Besucher sein. Die innerhalb der westlichen Uferpromenade befindlichen Eingänge zum Hauptbahnhof / U-Bahn und die geplante Einordnung einer Fahrradstation würden zusätzlich starke Fußgänger- und Radverkehrsströme verursachen. Aufgrund dieser Funktionalität, ihrer geringen Breite und zusätzlichen Anforderungen der Denkmalpflege – Erlebbarkeit der ehemaligen Kaianlagen – sei eine vornehmlich bauliche Gestaltung der Uferpromenaden mit hohem Versiegelungsgrad und Ausleuchtung des gesamten Uferbereiches zu erwarten. Dagegen würden die Möglichkeiten für Anpflanzungen sehr beschränkt sein. Bereits heute sei ein erheblicher Teil der geplanten Uferpromenade, und zwar die Flächen unterhalb des Bahnviaduktes, vollständig mit Großpflaster versiegelt. Aus den o. g. Gründen erscheine die Festsetzung der Uferpromenaden als Grünfläche nicht geeignet.

Abwägung:

Die Ausführung ist zutreffend. Es ist aufgrund der historischen Nutzung als gepflasterte Ladestraße und der Berücksichtigung des Denkmalschutzes nicht von einer Gestaltung als Grünfläche auszugehen. Allerdings ist dies bei einer Festsetzung als öffentliche Grünfläche nicht zwingend erforderlich. Die angrenzenden Uferpromenaden entlang der Spree im Spreebogen wurden ebenfalls als Grünfläche festgesetzt und „steinern“ hergestellt. Die Festsetzung als öffentliche Grünfläche ist zwar geeignet, wird aber aus anderen Gründen nicht weiter aufrechterhalten (siehe unten).

Stellungnahme:

Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf würden mittels Baukörperausweisungen und der Festsetzung von Baugrenzen unmittelbar an den privaten Grundstücksgrenzen alle bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen auf öffentliche Grünflächen gelegt. Diese Beschränkung der Baugrundstücke auf die überbaubare Grundstücksfläche führe zu einer erheblichen Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung (Vergleich: Im vorliegenden Entwurf betrage die GFZ 5,9, gemäß BauNVO liege die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung im Kerngebiet bei einer GFZ von 3,0). Aus bezirklicher Sicht seien diese Festsetzungen nicht nachvollziehbar, da sich das gewünschte städtebauliche Konzept ebenso realisieren ließe, wenn die umgrenzende Uferpromenade als nicht überbaubare Grundstücksfläche ausgewiesen würde. Im Gegenteil ergäben sich daraus flexiblere Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten für den Grundstückseigentümer.

Hinzu komme der – bereits mit dem vorliegenden Entwurf erkennbare – hohe Anteil an privater Nutzung (Unterbauung mit Tiefgarage auf der westlichen Promenade, Außenfläche für Dienstleistungen und Gastronomie am Wasser) und die Bedeutung der Uferpromenade für das Image und die Vermarktungsmöglichkeit des Bauvorhabens.

Abwägung:

Die Abstandflächen zum Hof etc. fallen nicht auf öffentliche Flächen, so dass dieser Sachverhalt nicht korrekt wiedergegeben ist. Für die Beurteilung der übrigen Abstandsflächen kommt § 6 Abs. 8 BauOBl (jetzt § 6 Abs. 5 BauOBl) zur Anwendung. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind im Übrigen nicht darauf zurückzuführen, dass das Land Berlin wenig Abstandsflächen auf privaten Flächen legen wollte, oder umgekehrt möglichst viele Abstandsflächen auf öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen. Für den Grundstückszuschnitt, der der überbaubaren Grundstücksfläche an den äußeren Seiten gleichkommt, liegen städtebauliche Kriterien zugrunde. Demnach sollen die Baukörper im öffentlichen Raum stehen, der der Allgemeinheit uneingeschränkt zur Verfügung steht. Dieser Planungsansatz ist auch aus dem FNP entwickelt, der einen Grünzug beidseitig des Hafens darstellt. Die aus diesem Konzept resultierende hohe GFZ ist Folge davon, aber nicht der planerische Ausgangspunkt. Dies trifft im Übrigen auch auf die Konzeption im angrenzenden Bebauungsplan II-201a zu, nur dass dort die Baublöcke von Straßenland oder den Bahnhofsvorplätzen umgeben sind. Es ist ja gerade gewollt, dass das Land Berlin die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Flächen bestimmen kann, um die Qualität des öffentlichen Raumes in so prominenter Lage um den Hauptbahnhof und vis-à-vis dem Regierungsviertel und dem Spreebogenpark langfristig entsprechend den Erfordernissen gestalten zu können.

Eine Tiefgarage unter öffentlichen Flächen ist nur für das MK H1 vorgesehen und dort dem besonderen Umstand geschuldet, dass aufgrund der planfestgestellten Bahnanlagen bzw. der geplanten Planfeststellung der S 21 eine „normale“ zweigeschossige Tiefgarage unter dem Hochbau nicht möglich ist.

Stellungnahme:

Aus Sicht des Straßen- und Grünflächenamtes werde daher die Festsetzung der Uferpromenade als überbaubare Grundstücksfläche mit einem öffentlichen Gehrecht und geeigneten Festsetzungen für die bauliche Gestaltung vorgeschlagen.

Abwägung:

Der Anregung wird nicht gefolgt, weil die überwiegend öffentliche Nutzung dieser Fläche die Privatnützigkeit in Frage stelle. Ob und in welchem Umfang sich gastronomische Einrichtungen in den Blöcken im MK H1 und MK H6 niederlassen werden, ist unklar und nicht vorhersehbar. Der Bebauungsplan erzwingt diese nicht.

Stellungnahme:

Die Belastung der Uferflächen mit öffentlichem Gehrecht und Gestaltungsfestsetzungen stellt keine Härte für die Grundstückseigentümer dar, da sich für die geplanten Dienstleistungsnutzungen einschließlich Wohnangeboten der Touristenverkehr und Fußgängerbewegungen positiv auswirken werden und die Uferpromenaden als attraktive Schaufenster für diese Nutzungen wirken. Im Sinne eines gerechten Interessenausgleichs könnte der öffentliche Haushalt erheblich von Kosten für die Instandsetzung, Unterhaltung und Verkehrssicherung der Uferpromenaden entlastet werden.

Abwägung:

Private Grundstücksflächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet werden, können eben nicht vom Grundstückseigentümer zur uneingeschränkten privaten Nutzung (z. B. für Gastronomie) genutzt werden, da sie in erster Linie dem „Verkehrszweck“ / Gehrecht zur Verfügung stehen müssten. Auch könnte das Land Berlin einen privaten Eigentümer nicht dazu zwingen, eine Beleuchtung der Flächen zu garantieren und zu unterhalten, so dass in der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange dem Vorschlag nicht gefolgt werden soll, da der öffentliche Charakter dieser Flächen überwiegt.

Stellungnahme:

Alternativ könnte für Teile der Uferpromenade die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Uferpromenade“ geprüft werden. Hierzu seien Pkt. 2, 3 und 4 zu beachten.

Abwägung:

Die Prüfung der Anregung hat ergeben, dass die Vorteile der vorgeschlagenen Festsetzung (bessere Möglichkeit, Beleuchtungskörper in der öffentlichen Fläche vorzusehen und Sondernutzungsrechte einzuräumen z. B. für gastronomische Nutzungen etc.) überwiegen, so dass der Anregung gefolgt wird. Die historischen Ladestraßen, die den größten Teil der zunächst als öffentliche Grünflächen vorgesehenen Uferpromenaden ausmachen, hatten zudem auch einen steinernen Charakter bzw. einen Straßencharakter. Nur an der Invalidenstraße etwa im Bereich des MK H 4 (jetzt Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db) befand sich eine gestaltete Parkanlage.

Bei der Entscheidung zur Änderung der Festsetzung spielte auch die Heranziehung vergleichbarer Situationen (HafenCity in Hamburg) und deren planungsrechtliche Umsetzung eine Rolle, die zu einem gleichen Ergebnis geführt hatte (Festsetzung von Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung).

Der Bebauungsplan wird geändert.

Stellungnahme:

Auf die Verbreiterung der Uferpromenade unterhalb des Viaduktes sollte verzichtet werden, da diese Fläche keine Aufenthaltsqualität als Grünfläche habe (dunkel, unübersichtlich durch Stützen und Brückenkörper, vollständige Versiegelung mit Großpflaster). Stattdessen sollte die Uferpromenade in einer Breite von 10,8 m fortgeführt werden.

Auf der westlichen Seite sei die Einschränkung der Uferpromenade auf diesen Streifen mit der Zulässigkeit der baulichen Anlage „Fahrradstation“ faktisch bereits erfolgt (siehe dazu Pkt. 3).

Auf der östlichen Seite könnte eine ähnliche Nutzung in den gleichen Ausmaßen erfolgen.

Abwägung:

Auch unterhalb des Viaduktes ist die Fortsetzung der Promenadenführung erforderlich, um entlang des Hafenbeckens von der Spree bis zur Invalidenstraße gehen zu können, ohne auf die Straßen Friedrich-List-Ufer oder Alexanderufer ausweichen zu müssen. Für die funktionale Verbindung wäre in der Tat die Breite von 10,8 m ausreichend. Aus diesem Grunde wird hier im Bereich des geplanten Fahrradhauses auf die Festsetzung der Grünfläche verzichtet. Da das Fahrradhaus jedoch erst nach Fertigstellung der Bahnstation der S 21 (Nordanbindung) gebaut werden kann, wird die Verkehrssicherungspflicht für diese Fläche noch zu klären sein.

Stellungnahme:

Grundsätzlich werde der Standort einer Fahrradstation unmittelbar am Bahnhofsausgang als sehr attraktiv für den „weichen Tourismus“ und die Förderung des Radverkehrs innerhalb der Stadt eingeschätzt. Das Straßen- und Grünflächenamt gehe davon aus, dass in dieser Fahrradstation nicht die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradstellplätze des Hauptbahnhofes untergebracht werden sollen.

Allerdings könne die Fahrradstation, die als eingeschossige bauliche Anlage beschrieben wird, nur auf einer privaten Baufläche, dagegen nicht innerhalb einer öffentlichen Fläche festgesetzt werden. Die Fahrradstation sei eine feste bauliche Anlage mit kommerzieller, privater Nutzung und könne damit kein planungsrechtlicher Bestandteil einer öffentlichen Fläche sein.

Abwägung:

Die Sinnfälligkeit einer Fahrradstation an dieser Stelle ist unabhängig von der Betreiberschaft zu sehen. Auch wenn die DB AG das Fahrradparkhaus zur Unterbringung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradstellplätze des Hauptbahnhofes bauen würde, stünden die Abstellplätze jedermann zur Verfügung, da die DB AG an der Ausnutzung des Fahrradhauses Interesse haben wird.

Dieser Stellungnahme wird Rechnung getragen, indem die Fläche für die Fahrradstation aus der öffentlichen Promenadenfläche ausgeklammert wird. Die Fläche für die Fahrradstation

wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB als Fläche mit dem besonderen Nutzungszweck „Fahrradstation“ festgesetzt. Der Anregung wird gefolgt und der Bebauungsplan geändert

Stellungnahme:

Der Festsetzung der beidseitigen, schmalen Streifen zwischen Arkaden und Kaimauer als öffentliche Uferpromenade könne nicht zugestimmt werden. Die Breite der Grundstücksflächen (nicht vermaßt!) sei in diesem Bereich viel zu schmal, um als Wegeverbindung funktionieren zu können. Dagegen sei aber der Aufwand für Unterhaltung und Verkehrssicherung sehr hoch. Denkbar wäre eine Vorziehung der Baufläche mit Arkaden bis zur Kaimauer, damit könnte auch die öffentliche Durchwegung durch die Arkaden verbreitert werden (siehe Pkt. 5).

Abwägung:

Die bisherige Darstellung basiert auf der Planunterlage, die den gegenwärtigen Zustand der Uferwände wiedergibt. Die Uferwände werden erneuert und geringfügig auch in ihrer Lage geändert, so dass zukünftig zwischen der Hinterkante Deckstein der Uferbefestigung und aufgehendem Gebäude keine „Restfläche“ mehr vorhanden sein wird. Im Bebauungsplan werden die Uferkanten entsprechend ihrer zukünftigen Lage mit einem Hinweis „In Aussicht genommene Uferbefestigung“ übernommen, so dass keine „Restflächen“ zwischen Gebäuden und Uferbefestigung vorhanden sein werden. Der Anregung wird gefolgt und der Bebauungsplan geändert.

Stellungnahme:

Der vorliegende Entwurf sehe nördlich der Hugo-Preuß-Brücke, unmittelbar an diese Brücke angrenzend, Arkaden für die Führung öffentlicher Wege vor. Somit habe der Fußgänger auf ca. 48 m eine umbaute / überbaute Wegstrecke (ca. 25 m unter der Hugo-Preuß-Brücke hindurch und danach 21,8 m durch die Arkaden) zu überwinden. Daher sollte die lichte Breite der Arkaden so groß wie möglich sein (vgl. Pkt. 4) und das öffentliche Gehrecht in seiner Breite festgesetzt werden. Hier bestehe weiterer Untersuchungsbedarf, um das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes zu vermeiden.

Abwägung:

Mit einer Gesamtbreite von 5,4 m ist die Arkadenbreite geringfügig breiter als die Durchwegung unterhalb der Brücke. Die Arkaden sind somit eine schlüssige Fortsetzung der Wegeführung unterhalb der Brücke. Die Breite von 5,4 m ist zudem wesentlicher Bestandteil des Arkadenmotivs, das umlaufend den Humboldthafen mit seiner Bebauung prägen wird. Diese Breite soll auch weiterhin beibehalten werden, zumal es kaum Anhaltspunkte dafür geben wird, dass etwa eine Arkadenbreite von 8,0 m dazu eher geeignet ist, das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes zu vermeiden. Der Anregung wird nicht entsprochen.

Stellungnahme:

In Bezug auf die Wegeführung für mobilitätseingeschränkte Personen erscheine der B-Planentwurf im Zusammenhang mit den angrenzenden, z. T. bereits realisierten Planungen nicht schlüssig. Die Hugo-Preuß-Brücke sei vom Regierungsviertel aus über den Gustav-Heinemann-Steg und von den Uferwegen über beidseitige Parallelrampen für Mobilitätseingeschränkte zu erreichen. Aber im Plangebiet seien nördliche Parallelrampen nicht vorgesehen. Mit den zeichnerischen Festsetzungen der Treppen- und Rampenanlagen zwischen der Hugo-Preuß-Brücke und den Uferpromenaden und der TF 7.1 werde kein behindertengerechter Zugang gesichert, da mit der TF 7.1 eine Treppen- oder Rampenanlage festgesetzt werden solle. Es werde darum gebeten zu klären, wie behindertengerechte Wege zum Humboldthafen innerhalb des Plangebietes geführt werden sollen.

Abwägung:

Der Gustav-Heinemann-Steg ist in der Verlängerung des Friedrich-List-Ufers gebaut worden und endet am Fußpunkt der Brücke, die in ihrem Scheitelpunkt 3,8 m höher als das Friedrich-List-Ufer liegt. Für Menschen mit Behinderungen ist es der bequemste Weg – weil mit Über-

windung von nur minimalen Niveauunterschieden verbunden – sich vom Gustav-Heinemann-Steg kommend über das Friedrich-List-Ufer bis zum Einschnitt im Gebäude im MK H1 zu bewegen, um dann durch das Gebäude zum Ufer zu gelangen (Gehrecht für die Allgemeinheit!).

Demgegenüber wäre der Weg über den Kopfbau im MK H1 mit einem unnötigen Anstieg über die Brücke verbunden. Ein Anstieg kann jedoch nicht verhindert werden, wenn man vom Spreebogenpark kommend den Schifffahrtskanal überqueren möchte. Um dann an die Hafenpromenade zu gelangen, wäre der Weg über das Alexanderufer durch das MK 6 (ebenfalls Belastung der Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit vorgesehen) möglich. Er ist nur etwa 25 m länger, als wenn man durch die Arkade am Brückenzugang in einer Rampe zum Ufer gelangen würde. Voraussichtlich kann eine behindertengerechte Rampe mit nicht mehr als 10 % Gefälle innerhalb der Arkaden unmittelbar an der Brücke nicht untergebracht werden. Auch sind an dieser Stelle besondere Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen, da die Rampe in Richtung Wasserfläche münden würde.

Die Behindertenverbände werden in die weitere Planung zu den Uferpromenaden im Rahmen eines gesonderten Beteiligungsverfahrens einbezogen. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Im Umweltbericht sei kein Bezug auf das beigefügte Gutachten zum Verkehr „Entwicklungsmaßnahme B-Plan II-201d Humboldthafen“ genommen worden. Weiterhin seien einige Aussagen in der Begründung zum Bebauungsplan und in dieser verkehrstechnischen Untersuchung widersprüchlich. Die Begründung sei mit den Ergebnissen der Gutachten in Übereinstimmung zu bringen. Gemäß „Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgeabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben“ werde im Folgenden dargestellt, in welchen Punkten das Verkehrsgutachten ergänzt bzw. aktualisiert werden sollte:

Verkehrsaufkommen (Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl): Es sei eine Aktualisierung der verkehrlichen Ausgangsdaten erforderlich, da die Daten auf einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 basierten, als der Tiergartentunnel und die Hugo-Preuß-Brücke noch nicht dem Verkehr übergeben waren. In Bezug auf die Nutzungsaufteilung (Pkt. 3.1) erscheine der Wohnanteil von 45 % für die gesamte Bebauung um den Humboldthafen herum sehr hoch, dieser Werte sollte noch einmal überprüft werden. Der für die Berliner Innenstadt angestrebte Modal Split von 80:20 sollte berücksichtigt werden.

Prognosehorizont: evtl. Aktualisierung nach Rücksprache mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Die Aussagen zur Kfz-Verkehrsqualität / -lenkung seien zu aktualisieren.

Die Aussagen zur Uferpromenade (bisher: „hochwertige Gestaltung des Außenraums, die eine öffentliche Nutzung der Räume zur Erholung und Kommunikation ermöglicht“) sollten konkretisiert werden.

Abwägung:

Die Aussagen aus der verkehrstechnischen Untersuchung brauchen nicht in den Umweltbericht aufgenommen zu werden. Hier reichen die Aussagen zu Lärm- und Luftbelastung. Das Gutachten zum Verkehr wird überarbeitet. Diese Aussage wird im Umweltbericht spezifiziert.

Der Hinweis auf den „Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgeabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben“ wird an den Gutachter weitergegeben. Dies gilt auch für den weiteren Überarbeitungsbedarf. Das Gutachten wird in seinen wesentlichen Aussagen in die Begründung zum Bebauungsplan einfließen.

Die Ausgangsdaten sind mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt, die Öffnung des Tiergartentunnels und der Hugo-Preuß-Brücke sind berücksichtigt.

Der Wohnanteil wird entsprechend der Planung in das Gutachten einfließen. Im Bereich des Bebauungsplans **II-201da** ist kein verbindlicher Wohnanteil festgelegt.

Implizit wurde der Modal Split von 80:20 im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Das Gutachten wird dahingehend modifiziert, dass die Berücksichtigung des Modal Split explizit erwähnt wird.

Die zuständige Fachbehörde hat sich hinsichtlich des zugrunde zulegenden Prognosehorizontes positioniert (s. o.).

Die zentralen Aussagen hinsichtlich der Verkehrsqualität (insbesondere der Knotenpunkte) aus dem überarbeiteten Verkehrsgutachten werden in die Begründung zum Bebauungsplan einfließen und insofern aktualisiert.

Stellungnahme:

Stellplatzangebot und innere Erschließung: Bei den Aussagen zu den Stellplätzen sei das Konzept der Parkraumbewirtschaftung zu beachten. Seit 1. April 2008 seien im Plangebiet die Parkraumbewirtschaftungszonen 34 und 35 eingerichtet, was erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Besucher und Beschäftigten haben werde.

Abwägung:

Die Parkraumbewirtschaftung wird in der Untersuchung berücksichtigt werden.

Stellungnahme:

In Bezug auf den B-Plan-Entwurf / Verkehrsgutachten sei eine Überprüfung der Anzahl der Tiefgaragen-Stellplätze erforderlich. Wie viele Stellplätze sind tatsächlich geplant und aufgrund der Berücksichtigung von Fahrrechten für S- und U-Bahnen überhaupt realistisch? In der Begründung zum Bebauungsplan werde von 2 x 150 Stellplätzen und im Gutachten von 2 x 200 Stellplätzen ausgegangen.

In der Begründung zum Bebauungsplan werde unter Pkt. 5.4.4 ausgeführt, dass die Beschränkung der Anzahl der Stellplätze und Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen aus dem Ergebnis einer Verkehrsstudie von April 1997 resultiere, die die Aufnahmefähigkeit der vorhandenen und geplanten Straßen ermittelt habe. Dazu müsste eine Aktualisierung in Übereinstimmung mit den Aussagen des Verkehrsgutachtens erfolgen.

Abwägung:

Die Untersuchung und die Begründung werden synchronisiert. Die Untersuchung aus dem Dezember 2007 hat ergeben, dass alle Knotenpunkte im Umfeld auch bei der hinzukommenden Bebauung in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne II-201da und II-201db funktionsfähig bleiben. Die Prognosedaten haben sich gegenüber dem Stand 1997 relativiert. Von daher besteht keine zwingende Erforderlichkeit mehr für die Festsetzung einer Stellplatzbegrenzung.

Stellungnahme:

Das Erschließungskonzept für den ÖPNV sei zu aktualisieren.

Abwägung:

Das Gutachten wird aktualisiert.

Stellungnahme:

Erschließungskonzept für den Radverkehr: Die 2004 beschlossene Radverkehrsstrategie für Berlin sollte mehr Gewichtung erhalten, z. B. die übergeordnete Fahrradrouten Berlin-Kopenhagen in der Alexanderstraße (Schutzstreifen und Tempo 30), Berliner Mauerweg und der Spreeradweg.

Weiterhin seien die Unterlagen zur Planfeststellung der Invalidenstraße zu beachten. Hier seien geplante Querungsstellen für den Fernradweg Berlin-Kopenhagen und den Berliner Mauerweg verzeichnet.

Abwägung:

Die angesprochenen Radverkehrsrouten einschließlich Mauerweg im Verlauf des Alexanderufers werden im Gutachten stärker berücksichtigt.

Stellungnahme:

Erschließungskonzept für den Fußgängerverkehr: ergänzen, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte.

Abwägung:

Dies ist nicht Gegenstand der Verkehrstechnischen Untersuchung.

Stellungnahme:

Luftschadstoffbelastung: Im Umweltbericht der Begründung zum Bebauungsplan werde ausgeführt, dass gegenwärtig durch den Entwicklungsträger die Vergabe eines Gutachtens zur Luftschadstoffbelastung vorbereitet wird. Die Aussagen dieses Gutachtens zur Luftschadstoffbelastung sollten im Verkehrsgutachten in Kurzfassung übernommen werden.

Abwägung:

Die Aussagen des Gutachtens zur Luftschadstoffbelastung fließen in den Umweltbericht ein, nicht in die verkehrstechnische Untersuchung.

Stellungnahme:

Lärmbelastung: Ein Gutachten zur Lärmbelastung liege bereits vor („Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan-Verfahren II-201d, Büro acouplan, 13.12.2007“). Falls die Verkehrsprognosewerte sich erheblich ändern, müsste das Gutachten noch einmal aktualisiert werden. Die Aussagen dieses Gutachtens zur Lärmbelastung sollten im Verkehrsgutachten in Kurzfassung übernommen werden.

Abwägung:

Es zeichnet sich nach Aussage der zuständigen Fachbehörde ab, dass die Prognosedaten eher sinken werden, so dass die Modellrechnungen quasi einer Worst-Case-Betrachtung gleichkommen und eine erneute Berechnung nicht erforderlich ist. Die Aussagen des Gutachtens zur Lärmbelastung fließen in den Umweltbericht ein, nicht in die verkehrstechnische Untersuchung.

Stellungnahme:

Aussagen zur Verkehrssicherheit seien zu ergänzen

Abwägung:

Sofern dem Verkehrsgutachten Aussagen über die Verkehrssicherheit zu entnehmen sind, werden sie in die Begründung einfließen.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Amt für Umwelt und Natur

Stellungnahme:

Der Bewertung und den empfohlenen Festsetzungen aus der schalltechnischen Untersuchung der acouplan GmbH v. 13. Dezember 2007 werde gefolgt. Man schlage jedoch vor zu prüfen, ob zur Minderung der hohen Lärmbelastung aus dem Verkehr ein teilweiser Einrichtungsverkehr über ein Einbahnstraßen-System möglich ist, um durch die 50 %-ige Minderung des Verkehrsaufkommens in den Straßenabschnitten eine Reduzierung des Pegels um 3 dB(A) zu erreichen.

Abwägung:

Das Alexanderufer kommt nicht für den Einrichtungsverkehr in Frage, da es nicht zur Invalidenstraße durchgebunden ist. Die Invalidenstraße ist Teil der überörtlichen Verkehrsverbindung (StEP Verkehr: Invalidenstraße ist als übergeordnete Straße der Stufe II dargestellt) und könnte als Einbahnstraße ihre Funktion im inneren Ring nicht mehr wahrnehmen. Der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelle-Ufer ist in die Stufe III als örtliche Straßenverbindung eingestuft und muss zur Überbrückung des Schifffahrtskanals in beiden Richtungen befahrbar bleiben. Das Friedrich-List-Ufer gehört zum Erschließungskonzept des Hauptbahnhofes, ist aber nur gering belastet, so dass gerade keine Einbahnstraßenregelung zur Lärminderung erforderlich ist.

Stellungnahme:

In die textliche Festsetzung zur Dachbegrünung, dass nicht mehr als 30 % der Dachflächen für technische Einrichtungen in Anspruch genommen werden dürfen, sei eine Öffnungsklausel aufzunehmen, die eine umfassende Nutzung von Solarenergie ermöglicht.

Abwägung:

Gerade für den Kopfbau an der Spreeseite hat der Bebauungsplan eine Reihe von Gestaltungsregelungen vorgesehen, da dieser Bereich sich städtebaulich zum Spreebogen, zum Spreeraum und zum Regierungsviertel präsentiert. Dieser sensible Bereich sollte durch Solaranlagen auf dem Dach nicht in seiner Erscheinung beeinträchtigt werden. Der Anregung wird nicht gefolgt und der Bebauungsplan diesbezüglich nicht geändert.

Stellungnahme:

Bei einem großen Teil der Wohnungen im Bebauungsplangebiet werde es zu unerwünschten Raumaufhellungen durch die Lichanlagen des Hauptbahnhofes kommen. Die maximal zulässige Beleuchtungsstärke in der Fensterebene von 15 lx in den Dunkelstunden bzw. 5 lx in der Nachtzeit bei der Gebietseinstufung Kerngebiet werde – wie eigene Messungen im weiteren Umfeld des Bahnhofkomplexes zeigen – nicht eingehalten werden können.

Deshalb sei als textliche Festsetzung ein Passus aufzunehmen, der die Anwendung der Leitlinie des Bund-/Länderausschusses für Immissionsschutz „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ vom Mai 2000 für das Gebiet außer Kraft setzt.

Abwägung:

Der Hauptbahnhof ist einschließlich seiner Lichanlagen planfestgestellt. Die Bauleitplanung nach BauGB kann hierauf keinen Einfluss nehmen. Gleichwohl können Lichtimmissionen in der Bauleitplanung nicht vernachlässigt werden. Allerdings gibt es zur Außerkraftsetzung der genannten Leitlinie im Bebauungsplanverfahren keine Rechtsgrundlage.

Da die Einhaltung der Kriterien der genannten Leitlinie nur für Wohnnutzung von Bedeutung ist, wirkt sich dieser Belang im Bebauungsplan **II-201da** im an den Hauptbahnhof angrenzenden Kerngebiet H1 nicht aus, weil eine allgemeine Wohnnutzung hier nicht zulässig ist, so dass der Bebauungsplan vollziehbar bleibt. Auf die zum Zeitpunkt der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB noch zulässige Wohnnutzung im MK H6 ist im weiteren Verfahren aufgrund der hohen Immissionsbelastungen (insbesondere Lärm) verzichtet worden.

Stellungnahme:

Ob bei der hohen Lärmbelastung, bei der oftmals fehlenden Möglichkeit einer freien Fensterlüftung sowie den teilweise hohen Lichtimmissionen noch von einem gesunden Wohnen an einigen Standorten gesprochen werden kann, erscheine zweifelhaft, so dass der vorgeschriebene Mindestanteil an Wohnungen von 30 % überdacht werden solle.

Abwägung:

Es gibt im Plangebiet keinen vorgeschriebenen Mindestanteil von 30 % Wohnnutzung. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** ist zudem gar kein Wohnanteil vorgeschrieben, so dass hier keine Planänderung erforderlich ist.

Stellungnahme:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans würden im Bodenbelastungskataster Berlin zwei Flächen geführt. Die Katasternummern lauteten 9774 und in sehr kleinem Umfang 10160.

Der Flurabstand im Geltungsbereich liege nur bei ca. 2,0 – 2,30 m. Auffüllungen lägen am westlichen Ufer teilweise auch noch deutlich unterhalb des Grundwasserspiegels vor. Stellenweise seien unterhalb der Auffüllungen torfige Schichten erbohrt worden.

Orientierende Bodenuntersuchungen auf der Fläche 9774, die 1990 durchgeführt worden seien, hätten zum Teil hohe Bodenbelastungen mit Monoaromaten (BTXE), polycyclischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Mineralölen (MKW) sowie teilweise Phenolen ergeben.

Auf der Altlastenfläche 9774 seien auf Teilflächen 1991 Bodensanierungen durchgeführt worden. Restbelastungen im Boden und im Grundwasser seien jedoch wahrscheinlich. Über weitere Bodenaustauschmaßnahmen nach 1991 lägen keine Informationen vor.

Abwägung:

Um das weitere Prozedere in Bezug auf den Umgang mit dem Altlastenverdacht zu klären, soll zunächst einmal eine Akteneinsicht zu den bisher vorgenommenen Bohrungen beim Umweltamt Mitte vorgenommen werden.

Der Hinweis auf die Bodenbelastung hat jedoch vermutlich größere Relevanz für den Bebauungsplan II-201db als für die hier zu treffende Abwägung zum Bebauungsplan **II-201da**.

Das MK H1 ist bereits heute im südwestlichen Bereich von den Anlagen der Fernbahn und der U 5 untertunnelt (etwa 1/3 des Baublocks). Bevor eine Kerngebietsnutzung in diesem Baublock zum Tragen kommen kann, wird hier die Baugrube für den unterirdischen Bahnhof der S 21 realisiert werden, die zu einem sehr umfangreichen Bodenaushub führen wird. Dieser wird einen umfassenden Einblick in die tatsächliche Belastung ermöglichen. Es verbleibt allenfalls eine geringe Restfläche, auf der keine Bodenbewegungen stattfinden. Aus dem Bodenaushub für die S 21 können dann auch Rückschlüsse für diese Restflächen gewonnen werden und ggf. Maßnahmen veranlasst werden. Dies hat das Land Berlin als Grundstückseigentümer selbst in der Hand, so dass davon auszugehen ist, dass Belastungen, die der Planung entgegenstehen könnten, beseitigt werden.

Stellungnahme:

Am östlichen Ufer sei in einer Bohrung aus dem Jahr 1993 im ersten Bodenmeter ein erhöhter PAK-Gehalt mit 64 mg/kg (entspricht Zuordnungswert Z 2) nachgewiesen worden. Weitere Schadstoffbelastungen seien nicht bekannt. Ein kleiner Teil östlich des Alexanderufers liege in der Katasterfläche 10160. Ob auf diesen wenigen Quadratmetern Bodenbelastungen vorliegen, sei ebenfalls nicht bekannt, da für diesen Teil keine Bodenuntersuchungen vorlägen. Eine Regenwasserversickerung über Versickerungsanlagen sei auszuschließen oder es sei der analytische Nachweis zu erbringen, dass am Ort der Versickerung keine Schadstoffe ins Grundwasser verlagert werden können.

Es werde empfohlen, vor Baubeginn ergänzende Boden- und Grundwasseruntersuchungen vorzunehmen.

Abwägung:

Die Katasterfläche berührt lediglich in einem geringen Streifen das Alexanderufer. Die Straßenverkehrsfläche ist neu hergestellt und versiegelt. Versickerungsanlagen sind hier nicht hergestellt worden. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Ein Konflikt zwischen Bodenbelastungsverdacht und Bebauungsplan besteht nicht. Der Verdacht steht der beabsichtigten Festsetzung nicht entgegen.

Fazit:

Auf Anregung von SenStadt IB wird der textliche Hinweis Nr. 1 auf der Planzeichnung um „noch zu realisierenden“ ergänzt. Der Forderung nach Zugänglichkeit zur Stützwand unter dem Viadukt im Bereich des Friedrich-List-Ufer wurde zunächst durch die Belastung einer Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit in einer Tiefe von 3,5 m ab Straßenbegrenzungslinie entsprochen und der Bebauungsplan diesbezüglich geändert.

Auf Anregung des Wasser- und Schifffahrtsamtes wird in die Begründung ein Satz zum Eigentum der Bundeswasserstraßenverwaltung an dem Geländestreifen hinter der Uferbefestigung aufgenommen.

Der Anregung des BA Mitte (Straßen- und Grünflächenamt) wird entsprochen, indem die Fläche für die Fahrradstation zukünftig gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB mit der Zweckbestimmung Fahrradstation festgesetzt wird und nicht mehr als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - öffentliche Uferpromenade. Aufgrund der Stellungnahme werden im Bebauungsplan die Uferkanten entsprechend der zukünftigen Uferwandsanierung mit einem entsprechenden Hinweis hierauf dargestellt, d. h. die schmalen Streifen zwischen zukünftigen Gebäuden und Wasserfläche entfallen. Schließlich wird der Anregung gefolgt, die öffentliche Grünfläche mit

der Zweckbestimmung „Öffentliche Uferpromenade“ als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Uferpromenade“ festzusetzen.

Änderungen im Nachgang zur frühzeitigen Behördenbeteiligung:

Da die Flächen der Arkaden nicht in die Geschossflächenberechnung mit eingehen, wurde zunächst eine Reduzierung der GF von 29.890 m² auf 29.160 m² GF unter Beibehaltung des zulässigen Bauvolumens vorgenommen und für die Durchführung der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB im Jahre 2008 zugrunde gelegt. Im Jahre 2010 ist ein weiteres Wettbewerbsverfahren für den Bereich des MK H6 durchgeführt worden aus dem der Entwurf des Architekturbüros KSP – Jürgen Engel Architekten siegreich hervorgegangen ist. Dieses nunmehr verfolgte Konzept im erfordert wieder eine Geschossfläche von 29.890 m², so dass die Reduzierung der GF nur zum Zeitpunkt der im folgenden Abschnitt 15 beschriebenen Behördenbeteiligung Planungsziel war.

15 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 27. November 2008 sind insgesamt 31 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 5. Januar 2009. Ergänzend wurde im Nachgang mit Schreiben vom 13. Februar 2009 das Bezirksamt Mitte bis Ende März 2009 um Stellungnahme gebeten. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigefügt und gebeten auf die umfangreichen Gutachten der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB zurückzugreifen.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen insgesamt 27 Stellungnahmen ein.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Finanzen

Stellungnahme:

Gegen die beabsichtigte bauliche Fassung des Humboldthafens sowie gegen eine beabsichtigte Ergänzung der den Hafen begleitenden Uferpromenade nach erfolgter Abstimmung mit dem Liegenschaftsfonds Berlin bestünden keine Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine gemeinsame Stellungnahme des Liegenschaftsfonds (LF) und der Senatsverwaltung für Finanzen und bestätigt die Übereinstimmung der Planungsziele mit den Belangen der Institutionen. Ein Handlungsbedarf für den Bebauungsplan besteht nicht.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. I A und I B

Stellungnahme:

Bezüglich der Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1) bestehen keine Bedenken. Der Bebauungsplan stimmt mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und räumlichen Entwicklungsplanungen überein.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. VII B

Stellungnahme:

Wie im schalltechnischen Untersuchungsbericht in Pkt. 3.1 (Straßenverkehr) dargestellt, beruhen die Untersuchungen zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs zunächst auf der Ver-

kehrsprognose für 2015, die derzeit überarbeitet würde. Da die Prognosedaten für 2025 voraussichtlich erst im Frühjahr 2009 zur Verfügung stünden, sei für den Abschlussbericht eine Überprüfung mit den dann aktuellen Daten der Verkehrsprognose vorgesehen. Auch die vorgelegte verkehrstechnische Untersuchung (Stand September 2008) sei auf der Basis der bisherigen Prognose 2015 erstellt worden. Da die Verkehrsbelastungen in der neuen Prognose aufgrund der veränderten strukturellen Rahmenbedingungen vermutlich unter denen der alten liegen würden, sei davon auszugehen, dass die im Verkehrsgutachten dargestellten Leistungsfähigkeitsnachweise der Knotenpunkte im Umfeld des Bebauungsplans „auf der sicheren Seite“ seien.

Abwägung:

Soweit die übrigen Determinanten, die dem Gutachten zugrunde liegen nicht geändert werden, ist nicht vorgesehen, eine erneute Überarbeitung des Gutachtens in Auftrag zu geben. Die Stellungnahme bestätigt indirekt, dass mit der vorgelegten Untersuchung ja eine quasi „Worst-Case-Betrachtung“ erfolgt sei und die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte ausreichend nachgewiesen worden sei. Die Stellungnahme löst keinen weiteren Handlungsbedarf aus und führt zu keiner Planungsänderung. Die Hinweise für die Begründung wurden berücksichtigt.

Stellungnahme:

Für die westl. und östl. Uferpromenaden inkl. Arkaden sei ein Gehrecht sowie Fahrrecht für Radfahrer festzusetzen, um durchlaufend öffentliche Verbindungen zu den nördlichen Spreeuferwegen sicherzustellen. Hierzu sei zu ergänzen, dass die Wegführung nördlicher Spreeuferweg - östliche Uferpromenade einen Teilabschnitt des Berliner Mauerweges darstelle.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist gleichlautend bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung geäußert worden, ohne dass auf die in der Abwägung dazu vorgetragenen Argumente in der erneuten Stellungnahme eingegangen worden ist.

Inzwischen haben sich aber wesentliche Abwägungstatbestände geändert, da nunmehr der Entwurf des Büros KSP – Jürgen Engel Architekten, der aus einem 2010/11 durchgeführten Wettbewerb für das Gebäude im Bereich MK H6 als Sieger hervorgegangen war, umgesetzt werden soll. Dieser Entwurf sieht am Kopfbau des MK H6 zum Anschluss an die Hugo-Preuß-Brücke/ das Kapelle-Ufer keine Arkadenlösung im Gebäude mehr vor. Vielmehr soll nun eine Freitreppe unter einem auskragenden Gebäudeteil die unten liegende Uferpromenade mit der hoch gelegenen Brücke/ Straße verbinden. Gleichzeitig ist die Breite der Treppe so dimensioniert, dass parallel zwischen ihr und der Wasserfläche eine ebenerdige Wegeverbindung unter der Hugo-Preuß-Brücke geführt werden kann, um die Uferpromenaden beidseitig des Kapelle-Ufers zu verbinden. Die zwischenzeitlich erfolgte Konkretisierung der Planung der Uferpromenaden sieht hierfür auch ein sogenanntes „schnelles Band“ oder auch „Promenadenband“ vor. Dieses ist durch einen gegenüber den sonstigen Pflasterflächen glatten Belag gekennzeichnet, der auch für die Benutzung mit Fahrrädern gut geeignet ist. Es handelt sich aber nicht um einen Fahrradweg, da er gleichwertig auch anderen Nutzern z. B. Menschen mit Rollatoren oder mit Kinderwagen zur Verfügung stehen muss.

Über eine Rampe im Bereich der Stadtbahnbrücke (östlich) und in Verlängerung des Hauptbahnhofs nördlich der Stadtbahnbrücke im Bereich Friedrich List-Ufer sind die Uferpromenaden barrierefrei erreichbar und im Bereich Alexanderufer auch gut mit dem übergeordneten Radweg Berlin Kopenhagen verbunden

Im Übrigen steht den Radfahrern der parallel in der Straße Alexanderufer verlaufende markierte Radweg zur Verfügung, der besser geeignet ist, ein zügiges Fortkommen mit dem Fahrrad, etwa zur Befahrung des Teilabschnitts des Berliner Mauerweges zu gewährleisten. Der Hinweis auf den Teilabschnitt des Berliner Mauerweges wird mit der Bezeichnung „Gedenkstreifen“ in die Planzeichnung übernommen. Unmittelbar parallel zum Berlin-Spandauer Schiffschiffahrtskanal wird jeweils ein Streifen mit einer Belastung für ein Geh- und Radfahrrecht in den

Bebauungsplan übernommen. Der Anregung wird damit – unter geänderten Bedingungen – entsprochen und der Bebauungsplan geändert. Die Begründung zum „Radfahrrecht“ wird angepasst.

Stellungnahme:

Es werde darauf hingewiesen, dass sich in der Rahel-Hirsch-Straße westlich des Friedrich-List-Ufers eine Fußgänger-LZA befinde. Durch die neuen Nutzungen östlich des Friedrich-List-Ufers werde sich voraussichtlich auch auf dieser Seite ein Querungsbedarf ergeben. Es sei davon auszugehen, dass die vorhandene Fußgänger-LZA in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung der Grundstücke zu einer Signalisierung der Einmündung umzubauen sei. Das Verkehrsgutachten hätte dazu leider keine verlässliche Auskunft getroffen.

In diesem Zusammenhang werde angeregt, die Gehwegüberfahrt zur geplanten Tiefgarage im Friedrich-List-Ufer so weit wie möglich in Richtung Norden baulich anzulegen, um unmittelbare negative Auswirkungen auf die voraussichtliche Signalisierung der Einmündung Rahel-Hirsch-Straße/ Friedrich-List-Ufer zu vermeiden.

Abwägung:

Ob eine zusätzliche Signalisierung für die Fußgänger zur Querung des Friedrich-List-Ufers erforderlich wird, ist gegenwärtig nicht abschätzbar. Der Querungsbedarf des Friedrich-List-Ufers wird sich in erster Linie aus der öffentlichen Nutzung der Uferpromenaden in Verbindung zum Hauptbahnhof und weniger aus dem Ziel- und Quellverkehr der Gebäudenutzung des MK H1 rekrutieren. Die Frequenz ist ohne konkrete Zählung kaum bezifferbar und kann erst nach Vervollständigung der westlichen Promenadenbereiche in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne II-201da und II-201db erhoben werden. Dies kann jedoch erst nach Fertigstellung der S-Bahn erfolgen, also nicht vor 2015. Im Übrigen zielt die Anregung nicht auf einen planungsrechtlichen Belang.

Außerdem besteht die Möglichkeit, von Westen her kommend die unter der Hugo-Preuß-Brücke verlaufende Uferpromenade zu nutzen, so dass eine Querung des Friedrich-List-Ufers nicht erforderlich wäre.

Der Anregung wird insoweit gefolgt, als in die Begründung unter II. 5.4 Verkehr ein Hinweis auf diesen Sachverhalt aufgenommen wird. Auf die Festsetzungen des Bebauungsplans hat die Stellungnahme keine Auswirkung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. X F 33

Stellungnahme:

X OA

Die Ermittlungen hätten keine konkreten Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem o. g. Gelände ergeben. Es werde daher im Rahmen der zuständigen Verantwortlichkeit gem. § 2, Abs. 4 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes (ASOG Berlin) vom 11. Mai 1999 (GVBl. S. 164) in Verbindung mit Nr. 1, Abs. 2 der Anlage zum Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (ZustKatOrd) keine Kampfmittelsuchmaßnahmen veranlasst. Es werde darauf hingewiesen, dass das Vorhandensein von Kampfmitteln im Erdreich nie völlig und verbindlich ausgeschlossen werden kann. Sollte sich bei der Durchführung von Erd- bzw. Tiefbauarbeiten der Verdacht auf Kampfmittelvorkommen ergeben, seien die Arbeiten sofort zu unterbrechen. Der für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeipräsident in Berlin sei unter der Notrufnummer 110 umgehend zu verständigen.

Abwägung:

Es handelt sich im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ausnahmslos um landeseigene Grundstücke, die durch den Liegenschaftsfonds veräußert werden. Dieser sollte den Hinweis an den Erwerber weiterleiten.

Das Planungsrecht ist von der Stellungnahme nicht betroffen. In der Begründung wurde im Umweltbericht ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor; eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Stellungnahme:

X OB

Wären von der Baumaßnahme Anlagen der öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin einschließlich der Netzanschlussleitungen betroffen, sei die Vorgehensweise mit dem Betreiber, derzeit Nuon Stadtlicht GmbH, abzustimmen. Das gelte auch bei Auswirkungen auf die Beleuchtungsqualität. Arbeiten an den Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und Provisorien gehe zu Lasten des Verursachers. Ein neues Beleuchtungskonzept sollte sich harmonisch in das Gesamtensemble einfügen und die entsprechende funktionelle und gestalterische Tag- und Nachtwirkung zeigen. Eine neu zu errichtende öffentliche Beleuchtungsanlage könne in den Bestand der öffentlichen Beleuchtung Berlins übernommen werden (BerlStrG). Für öffentliche Straßenbaumaßnahmen sei ein Beleuchtungsprojekt bei dem Betreiber der öffentlichen Beleuchtung Berlins einzureichen. Die Kosten für die Beleuchtungsmaßnahme wären in die Baumaßnahme mit aufzunehmen.

Abwägung:

Über ein Beleuchtungskonzept wird im Rahmen landschaftsplanerischer Konkretisierungen zu befinden sein. Gegenstand des Bebauungsplans ist es nicht. Die Hinweise zielen nicht auf den Regelungsinhalt eines Bebauungsplans.

Stellungnahme:

X OI

Nach der Überarbeitung des Bebauungsplans bestehen seitens der zuständigen Fachbehörde (SenStadt Fachbereich X OI) keine Bedenken mehr.

Abwägung:

Die im Sommer 2008 vorgetragenen Bedenken hatten zu Änderungen der Festsetzungen geführt. Die nunmehr abgegebene Stellungnahme stützt die Planung, es werden keine weiteren diesbezüglichen Änderungen erforderlich. Allerdings hat der Plangeber statt des Geh-rechtes die Festsetzung eines 5,0 m breiten Streifens als „Öffentliche Uferpromenade“ vorgenommen, die jedoch den vorgetragenen Belangen in gleicher Weise Rechnung trägt.

Stellungnahme:

X PW

Gegen den B-Planentwurf bestünden keine Bedenken, wenn Folgendes berücksichtigt werde: Die Hinterkante der vorhandenen Uferwand werde geometrisch nicht verändert. („in Aussicht genommene Uferwand“).

Die Uferwand beinhalte die vorhandenen Böschungstreppen (z. T. im Plan enthalten), die die landseitig hinter die Regel-Hinterkante der Wand reichen. Die Uferwand dürfe nicht durch Bauwerkslasten belastet werden. Sofern Lasten in den Untergrund im Abstand von bis zu 10 m zur Hinterkante eingetragen würden, sei die Unschädlichkeit für die Uferwand nachzuweisen. Die Unschädlichkeit landseitiger Abgrabungen / Grundwasserabsenkungen hinter der Uferwand sei nachzuweisen. Bauwerke wären konstruktiv von der Uferwand zu trennen. Die OK der instand zu setzenden Uferwand werde etwa dem Bestand entsprechen. Abweichungen in der Höhe von max. ca. 10 cm seien lokal infolge Anpassungen möglich und zu beachten. Der Bauablauf/-zeiten der Herstellung der Bebauung inkl. Zufahrten sei mit der Instandsetzung der Uferwand zu koordinieren. Die Freiflächen wären nicht mit Taumitteln oder kalksteinlösenden/-verfärbenden Mitteln zu behandeln. Niederschlagswasser sei nicht nahe der Uferwand zu versickern.

Abwägung:

Alle im Folgenden vorgetragenen Anforderungen zielen nicht auf den Regelungsgehalt eines Bebauungsplans. Sie können Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens oder eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens durch Erteilung von Auflagen oder sein, da X PW im Rahmen der genannten Verfahren beteiligt werden wird. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Stellungnahme:X PW

Infolge öffentlicher Zugänglichkeit erforderliche Absturzsicherungen wären im Rahmen der Freiflächen-/Bauwerksherstellung herzustellen.

Abwägung:

Es ist noch nicht entschieden, ob die Promenadenflächen entlang der Wasserseite mit Absturzsicherungen versehen werden müssen. Dieser Belang ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz – II D 25 –Stellungnahme:

Gegen die Planungsziele bestünden keine grundsätzlichen Bedenken.

Aber bereits in der Stellungnahme vom 5. Juni 2008 sei auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Umweltbericht hinsichtlich der Bewertung der Auswirkung von Einleitungen aus dem Plangebiet in oberirdische Gewässer zu ergänzen.

Abwägung:

Der Umweltbericht wird in Bezug auf die Entwässerungsthematik aktualisiert und ergänzt.

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und FrauenStellungnahme:

Gegen die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanverfahrens bestünden aus wirtschaftspolitischer Sicht keine Bedenken bzw. Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Intention der Planung.

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin (LAGeSi) – Referat II B 21Stellungnahme:

Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen habe keine Einwände oder konkrete Hintergründe oder sonstigen umweltrelevanten Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGeSi seien keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.

Abwägung:

Für das Bebauungsplanverfahren resultiert aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf.

Berliner FeuerwehrStellungnahme:

Die von der Berliner Feuerwehr wahrzunehmenden öffentlichen Belange würden durch den Bebauungsplan nicht berührt.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme ergibt sich für das Planverfahren kein Änderungserfordernis.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) – Zentrale LeitungsverwaltungStellungnahme:

Die geplanten Maßnahmen betreffen Anlagen der U-Bahnlinie U 55. Für die Bebauung des geplanten Projektes sei der BVG als Eigentümer der betroffenen Tunnelanlage die statische Belastung zur Prüfung und Genehmigung mitzuteilen.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird an den Veräußerer der Grundstücke weitergegeben. Sie zielt jedoch nicht unmittelbar auf das Planungsrecht, sondern auf das Baugenehmigungsverfahren, so dass sie keine Auswirkung auf die Festsetzungen des Bebauungsplans **II-201da** hat.

Es wird aber ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, demzufolge bauliche Maßnahmen im Geltungsbereich, die geeignet sind nach Art und Umfang Gefährdungen der planfestgestellten Anlagen hervorzurufen, mit dem Betreibern der Anlagen abzustimmen sind.

Berliner Wasserbetriebe (BWB)

Stellungnahme:

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung sei zum Bebauungsplan mit Schreiben vom 9. Juni 2008 seitens der BWB eine Stellungnahme abgegeben worden, die weiterhin Bestand habe.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme vom 9. Juni 2008 ging hervor, dass sich alle Leitungen der BWB im öffentlichen Straßenland befinden und keine planungsrechtliche Vorsorge erfolgen muss. Ferner wurden Hinweise zur Entsorgung von Schmutz – und Regenwasser einschließlich der Einleitbeschränkung hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation gegeben, die keine planungsrechtlichen Änderungen nach sich gezogen hatten. Da keine neuen Abwägungstatbestände vorliegen, wird die vorgenommene Abwägung beibehalten und der Bebauungsplan nicht geändert.

Vattenfall Europe Berlin – Bereich Wärme

Stellungnahme:

Das Planungsgebiet sei fernwärmetechnisch erschlossen. Auf der Basis koordinierter Leitungspläne seien die Fernwärmetrassen im Bereich um den Humboldthafen geplant und gebaut. Die Lage der Fernwärmeanlagen, welche an das Planungsgebiet angrenzen, sei aus dem beiliegenden Übersichtsplan ersichtlich. Die Wärme Berlin beabsichtige, die geplanten Gebäude am Humboldthafen an die Fernwärmetrassen im Friedrich-List-Ufer, der Rahel-Hirsch-Straße und dem Kapelle-Ufer anzuschließen. Für die Fernwärmeversorgung des geplanten Gebäudekomplexes im MK H6 sei die Neuverlegung einer Trasse im Alexanderufer in der Grabenbreite von 1,0 m erforderlich.

Abwägung:

Die genannten Fernwärmetrassen befinden sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da. Eine planungsrechtliche Vorbereitung von Leitungsrechten ist nicht erforderlich. Das Alexanderufer ist als öffentliche Straßenverkehrsfläche gewidmet, so dass die Verlegung einer Fernwärmeleitung grundsätzlich zulässig ist. Eine Belastung der Fläche mit einem Leitungsrecht ist nicht erforderlich.

Stellungnahme:

Aufgrund der Neufassung des Baugesetzbuches, 3. Abschnitt, § 9. Nr. 23, sowie der Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (Energieeinsparverordnung-ENEV vom 16. November 2001) werde gebeten, die nachfolgende Formulierung in den Punkt 5 der textlichen Festsetzung aufzunehmen:

„Die Energieversorgung des Bebauungsgebietes ist grundsätzlich mit einem geringen Einsatz an Primärenergie sicherzustellen. Bei der Beurteilung der zum Einsatz kommenden Energieträger sind die Auswirkungen auf die Umwelt und den Klimaschutz hinsichtlich des Primärenergieverbrauches und der CO₂-Emission gegenüberzustellen sowie die Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.“

Abwägung:

Das Erfordernis zur Berücksichtigung der Ausführungen zum Einsatz von Primärenergie ist im Rahmen der Bauleitplanung nicht erkennbar. Die vorgeschlagene textliche Festsetzung kann nicht auf der Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 23 b) BauGB begründet werden; dieser erfordert die konkrete Festsetzung baulicher Maßnahmen. Die Energiesparverordnung ist auch außerhalb planungsrechtlicher Regelungen verbindlich.

Vattenfall Europe Berlin, Business Services GmbHStellungnahme:

In dem betrachteten Gebiet befänden sich Kabelanlagen der Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH. Diese Anlagen müssten nicht gesichert werden.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme resultiert im Rahmen der Bauleitplanung kein Handlungserfordernis.

GASAG/WGIStellungnahme:

Nach Auswertung des Bebauungsplans/-entwurfs 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 solle 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 unterer 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 die Leitungen nicht beschädigt werden. Es werde darauf hingewiesen, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Planung entfernt werden müsse.

Abwägung:

Die Hinweise richten sich an den Vollzug und haben keine Auswirkungen auf die Planung.

Stellungnahme:

Sollte der Geltungsbereich der Auskunftsanfrage verändert werden, sei der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.

Abwägung:

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung haben die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, sich erneut in die Planung einzubringen.

Berliner Stadtreinigung (BSR)Stellungnahme:

Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung würden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Detaillierte Forderungen in reinigungstechnischer Hinsicht, soweit betroffen, könnten erst mit Vorlage der Entwurfszeichnungen (Straßenneubau/-umbau) gestellt werden.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme ergibt sich kein Handlungserfordernis für den Bebauungsplan.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)Stellungnahme:

Es werde die Intention des Bebauungsplanentwurfs begrüßt, verbindliches Baurecht für Gebäude mit Kerngebietsnutzungen zu beiden Seiten der Hafeneinfahrt zum Berliner Humboldthafen zu schaffen. Allerdings werde weiterhin eine Festsetzung der maximal zulässigen Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen auf einen je 200 m² Geschossfläche abgelehnt. Der Hinweis auf eine mögliche Einführung einer Stellplatzobergrenzenverordnung für Berlin sei dafür kein hinreichendes Argument, insbesondere da diese auf Grund mangelnder Begründung von der Verwaltung selbst zurückgestellt wurde. Für die Mieter des Gebäudes werde der Hinweis auf die Bahnhofstiefgarage, deren Zugang jenseits des Bahnhofsgebäudes läge wenig nutzen.

Daher werde diese Festsetzung den Parkdruck im Umfeld des Hauptbahnhofes weiter erhöhen, der zu Parksuchverkehr statt Verkehrsberuhigung führe.

Abwägung:

Die Abwägung ist falsch interpretiert worden. Gemeint war nicht, dass die Mieter aus den zukünftigen Baublöcken am Humboldthafen parken sollen, sondern, dass der heutige Parksuchverkehr auf Bahnhofsnutzer zurückzuführen ist, die ein Parken in der Tiefgarage meiden wollen.

Eine Stellungnahme gleichlautenden Inhaltes wie nunmehr erneut vorgetragen, ist im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zugunsten der Beibehaltung der Restriktion abgewogen worden. Die Abwägung wird nicht aufrechterhalten. Für das MK H1 gilt weiterhin, dass aufgrund der unterirdischen Bahntrassen insbesondere der S 21 der Raum für eine Tiefgarage äußerst begrenzt ist, so dass der Verzicht auf die Festsetzung nicht zur Realisierung größerer Stellplatzanlagen führen wird, d. h. auf eine solche Festsetzung ohne Auswirkung verzichtet werden kann. Hinsichtlich des MK H6 hat der Plangeber auf eine Reglementierung verzichtet, um an dieser äußerst exponierten Stelle einen Nutzer ansiedeln zu können, der auf eine höhere Anzahl von Stellplätzen angewiesen ist als ursprünglich gewollt. Es kann davon ausgegangen werden, dass in diesem Block zukünftig 320 Stellplätze entstehen werden. Dies sind zwar etwa 170 Stellplätze mehr als nach der alten Regelung möglich gewesen wären, absolut gesehen aber eine vertretbare Größenordnung. Angesichts der Tatsache, dass in der verkehrstechnischen Untersuchung nachgewiesen werden konnte, dass der ursprüngliche Ansatz zu keinen Überlastungen der Knotenpunkte geführt hatte, sondern vielmehr an den meisten Stellen auf Grund des vollzogenen oder geplanten Ausbaus noch weitere Leistungsreserven bestehen führt der Wegfall der der Stellplatzbegrenzung zu keinem verkehrstechnischen Konflikt.

Der Bebauungsplan ist geändert worden und entspricht diesbezüglich der in der Stellungnahme vorgetragenen Intention.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung – GL 8.2

Stellungnahme:

Es werde auf das Schreiben vom 4. Juni 2008 verwiesen, in dem die für die Planungsabsicht relevanten Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mitgeteilt wurden. Dieses Schreiben hätte weiterhin Gültigkeit. Hinweis: Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften blieben von dieser Stellungnahme unberührt.

Abwägung:

Einige der rechtlichen Grundlagen sind nicht mehr einschlägig. Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) ist am 15. Mai 2009 in Berlin und Brandenburg jeweils als Rechtsverordnung der Landesregierung in Kraft getreten (Berlin: GVBl. S. 182 Brandenburg: GVBl. II S 186).

Damit werden der gemeinsame Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV), geändert durch den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) von 2006 der Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg (LEP GR) ergänzende raumordnerische Festlegungen für den äußeren Entwicklungsraum und § 16 Abs. 6 des Landesentwicklungsprogramms 2003 abgelöst. Die sachlichen Teilpläne der Regionalen Planungsgemeinschaften zur zentralörtlichen Gliederung werden vom LEP B-B verdrängt und sind daher nicht mehr anwendbar.

Die Stellungnahme vom 4. Juni 2008 hatte die Übereinstimmung der Planung mit den landesplanerischen und raumordnerischen Zielen bestätigt. Aufgrund des Inkrafttretens des LEP B-B kann jedoch aus den raumordnerischen Zielen keine Stützung der textlichen Festsetzung Nr. 1.2 (nunmehr 1.1) mehr abgeleitet werden, da der Bereich um den Hauptbahnhof nunmehr als „Städtischer Kernbereich“ dargestellt ist. Die Begründung ist entsprechend aktualisiert worden.

DB Services Immobilien GmbHStellungnahme:

Durch baubedingte Grundwasserabsenkungen (Tiefgaragenanlage unter MK H6, Startbaugrube für S 21 unter dem Südteil des MK H1) seien die o. g. Bahnbauwerke nicht nur setzungsgefährdet.

Abwägung:

Es ist unstrittig, dass setzungsbedingte Schäden am Viadukt zwingend vermieden werden müssen. Dies ist jedoch nicht im Rahmen der Bauleitplanung regelbar, sondern kann ggf. durch Beauftragung im Baugenehmigungsverfahren oder im Rahmen der wasserrechtlichen Genehmigung berücksichtigt werden. Die Startbaugrube der S 21 unterliegt ohnehin nur dem Fachplanungsrecht und nicht den Regelungen des Bebauungsplans und ist inzwischen nicht mehr unterhalb des MK H1 vorgesehen. Die gesamte Baumaßnahme sollte gutachterlich betreut und unterstützt werden. Im Umweltbericht werden hierzu Hinweise unter dem Punkt Monitoring aufgenommen. Zudem wird der Veräußerer des Grundstücks H1 aufgefordert, die Hinweise an die Käufer der Grundstücke weiterzugeben. Schließlich wird ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, demzufolge bauliche Maßnahmen im Geltungsbereich, die geeignet sind nach Art und Umfang Gefährdungen der planfestgestellten Anlagen hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DB AG errichtet werden dürfen bzw. mit dem Betreiber der Anlagen abzustimmen ist. Der Bebauungsplan wird insoweit geändert.

Stellungnahme:

Die Startbaugrube der S 21 werde im Sohlbereich bei 7,50 m über NN angelegt, d. h. die Baugrube werde ca. 23 bis 29 m unter dem jetzigen Straßenniveau des Friedrich-List-Ufers liegen. Hier sei der Nachweis ausreichender Geländebruchsicherheit im Bereich der geplanten Baugruben zu führen.

Abwägung:

Die Stellungnahme bezieht sich auf die Bauphase der S 21 und nicht auf planungsrechtlichen Regelungsgehalt des Bebauungsplans. Der Bau der S 21 wird auf der Basis des Fachplanungsrechtes erfolgen, in dessen Rahmen der Nachweis ausreichender Geländebruchsicherheit im Bereich der geplanten Baugruben zu führen ist. Die Straße Friedrich-List-Ufer wurde im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme neu hergestellt und durch diese finanziert. Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkung.

Stellungnahme:

Aus dem B-Plan-Entwurf sei nicht zu entnehmen, wann mit einer baulichen Weiterführung des Südabschnittes des S 21 zu rechnen sei. Eine bauliche Weiterführung der S 21 in südlicher Richtung mache eine Startbaugrube unter dem südlichen Teil des MK H1 (Schiffahrtskanal, Rahel-Hirsch-Str., Friedrich-List-Ufer) erforderlich.

Unter diesen Annahmen sei eine zeitnahe Bebaubarkeit des MK H1 nicht gegeben.

Die mögliche Baureife des Grundstückes MK H1 – in Abhängigkeit zu Vorhaltemaßnahmen der S 21 – werde unter Punkt 5.2.4 nur kurz erwähnt.

Abwägung:

Zum Zeitpunkt der Beteiligung der Behörden lagen noch keine konkreten Angaben über einen Zeithorizont der Weiterführung der S 21 in südlicher Richtung vor. Auch im weiteren Verfahrensverlauf konnten keine Termine über den Weiterbau des Abschnittes der S 21 genannt werden. Der Plangeber geht somit weiterhin nicht von einer zeitnahen Planfeststellung für den Weiterbau aus. Das Bebauungsplanverfahren soll aber unabhängig davon weitergeführt werden. Der Bebauungsplan berücksichtigt die übergeordneten verkehrlichen Belange für den Ausbau, die Fortsetzung der S 21 nach Süden, indem er eine unterirdische Trasse für eine in Aussicht genommene S-Bahn vorsieht und stellt die Tiefgagenfestsetzung im Bereich des MK H1 darauf ab, dass kein Konflikt mit der zukünftigen Linienführung der S-Bahn auftreten kann. Alle übrigen Belange sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf Basis des einschlägigen Fachplanungsrechtes zu berücksichtigen. Sie unterliegen nicht der Abwägung durch den

Bebauungsplan. Der Bebauungsplan wird hinsichtlich der Baukörperfestsetzung nicht geändert.

Stellungnahme:

Unter Punkt 5.2 (Maß der baulichen Nutzung/Baukörperfestsetzung) gehe der B-Plan-Entwurf davon aus, dass es angeblich keine Beeinträchtigung der Belichtungssituation des östlichen Bügelgebäudes gäbe. Vor dieser Annahme werde die Überschreitung der Abstandsflächen im MK H1 jenseits der Hälfte des öffentlichen Straßenlandes (hier: Friedrich-List-Ufer) im vorliegenden B-Plan-Entwurf als zulässig bzw. nicht störend bewertet.

Die östliche Bürofassade des östlichen Bügels im Bereich des MK H1 werde keiner sachgerechten Bewertung durch den B-Plan-Entwurf unterzogen, obwohl hier eine Beeinträchtigung der gesunden Arbeitsverhältnisse durch die Unterschreitung der Abstandsflächen durchaus gegeben sei.

Handelseinrichtungen des Bahnhofs gäbe es im EG und im 1. OG. Ab dem 2. OG beginnen die Büroräume, deren Fußbodennähe bei 44,36 m über NN lägen. Im 6. OG läge die Fußbodennähe bei 58,80 m über NN.

Die jetzige Straßenoberkante des Friedrich-List-Ufers läge bei ca. 34,6 m über NN. Die 7 bis 8-geschossige Bebauung des MK H1 am Friedrich-List-Ufer erreiche eine Bauhöhe von bis zu 60,20 m über NN.

Aus dem Vergleich der Höhenordinaten und der Lage der Gebäude an der Straße (Friedrich-List-Ufer) werde ersichtlich, dass insbesondere durch den nördlichen Teil des MK H1 eine direkte Verschattung der Ostfassade des Bügels erfolge. Die Hauptorientierung der Büroräume sei nicht, wie im B-Plan-Entwurf fälschlich behauptet nach Süden, sondern selbstverständlich nach Osten. Gleichzeitig weisen die Westseiten dieser Geschosse in die Bahnhofshalle, so dass bei „Open-Space-Nutzung“ dann beidseitig eine schlechte Belichtung vorherrschen werde. Auch der südliche Teil des Ostbügels (Bügelfuß Süd-Ost) werde durch die avisierte Überschreitung der zulässigen Abstandsflächen verschattet.

Durch den Eigentümer des Bügelgebäudes werde daher eine strikte Einhaltung der Abstandsflächenregelung gemäß BauO Berlin gefordert.

Abwägung:

Die Beurteilung der Abstandsflächen ist im Kapitel III.3.2.3 der Begründung ausführlich dargelegt.

Die in der Stellungnahme erhobene Forderung, dass nunmehr die Bebauung des MK H1 einseitig die Abstandsflächen einhalten solle, hätte zur Folge, dass der zwischen der DB AG und dem Land Berlin gemeinsam entwickelten Städtebau im Bereich des MK H1 nicht realisiert werden könnte. Da die Abstandsflächen nach BauO Berlin sich auch nicht überlappen dürfen und die Abstandsfläche der Spitze des Bügelgebäudes mit bis zu 3,6 m auf dem MK H1 liegt, wäre auf die Bebauung des MK H1 im erheblichen Umfang zu verzichten, um der Abstandsflächenregelung der Bauordnung Genüge zu tun. Diese kann jedoch außer Kraft gesetzt werden, wenn die dort verankerten Belange gewahrt sind.

Die Ausführungen hierzu und die damit getroffene Abwägung ist – um Doppelungen zu vermeiden - ebenfalls im Kapitel 3.2.3 nachzuvollziehen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Stellungnahme:

Weiterhin sei durch ein Verschattungsgutachten nachzuweisen, dass in den Büroräumen der östlichen Bügelfassade ab 2. OG (ab 44,36 m über NN) bis zum 5. OG keine Beeinträchtigung der gesunden Arbeitsverhältnisse vorliegen, und somit auch keine nachbarschützenden Belange beeinträchtigt werden.

Es werde gebeten, die Hinweise und Anregungen zu berücksichtigen. Bezüglich der Reduzierung der Abstandsflächen zur östlichen Bügelfassade werde eine Einhaltung der Abstandsfläche durch das MK H1 erbeten sowie eine gesonderte Stellungnahme i. F. eines Verschattungsgutachtens.

Abwägung:

Die Verschattungsstudie vom März 2010, die auf der Basis des Entwurfes von Prof. Ungers in der Weiterentwicklung von Prof. Winkens 2010 durchgeführt worden ist, weist nach, dass die Verschattungen der Büroetagen im östlichen Bügelgebäude bedingt durch das Gebäude im MK H1 gering wären.

Da es sich zudem um vollflächige Glasfassaden handelt und sich dahinter Großraumbüros befinden, die nicht auf die Besonnung jedes Fassadensegments angewiesen sind, ist eine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an die gesunden Arbeitsverhältnisse nicht gegeben.

Die Studie ist 2012 überarbeitet worden, da sich die zulässige Oberkante zur Anpassung an den Baukörper im MK H1 um zwei Meter erhöht worden ist und zur Generalisierung des Baukörpers der mittlere Einschnitt entfallen ist. Im Ergebnis hat sich die Einschätzung, dass die allgemeinen Anforderungen an die gesunden Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, nicht geändert. Im Übrigen siehe hierzu die Ausführungen im Kapitel 3.2.3.

Stellungnahme:

Zum Punkt 5.2.3 (Unterbauung von Grundstücken) fehle die Beschränkung (hier Ausweisung des Sicherheitsstreifens) entlang der S 21, ebenso der Hinweis, in dem jedwede Bautätigkeit mit dem Betreiber der S 21 abzustimmen sei.

Abwägung:

Zur Berücksichtigung der planfestgestellten Anlagen einschließlich des Sicherheitsstreifens werden im Bebauungsplan Änderungen vorgenommen. Die Planzeichnung wird hinsichtlich einer nachrichtlichen Übernahme u. a. für den Sicherheitsstreifen ergänzt. Der Hinweis Nr. 2 wird neu formuliert, indem der Abstimmungsbedarf mit der DB AG bei Bautätigkeiten klarer herausgestellt wird. Allerdings handelt es sich nicht um Abstimmungsbedarf für „jedwede Bautätigkeiten“, sondern nur für solche, von denen eine Gefährdung der Bahnanlagen ausgehen könnte.

Zur Berücksichtigung der Stellungnahme wird der Bebauungsplan geändert und die Begründung angepasst.

Stellungnahme:

Die umfassende Beteiligung der DB AG bzgl. bautechnischer Belange werde unter Punkt 5.2.4 nur unzureichend erwähnt und inhaltlich nicht untersetzt.

Abwägung:

Leider wird in der Stellungnahme nicht formuliert, was eine ausreichende Erwähnung wäre bzw. wie die inhaltliche „Untersetzung“ aus der fachlichen Sicht der DB AG aussehen müsste. Der Begründungstext kann nur so weit spezifiziert werden, wie die zuständigen Behörden Informationen, die in die Planung einfließen sollen, weiter geben. Im Übrigen siehe oben. Die Begründung wird auf die geänderte Festsetzungsstruktur umgestellt.

Stellungnahme:

Unter 5.4.1 werde auf Seite 57 der Begründung der Ziel- und Quellverkehr in der Straße am Friedrich-List Ufer bewertet, dies nach Errichtung der Zufahrten zu den 3 Baublöcken. Die o. g. Straße, welche Zubringerfunktion zur Bahnhofsvorfahrt Nord, zur Bahnhofslogistik Ost und ÖPNV-Fahrtlinien beinhalte, werde durch die Ziel- und Quellverkehre der 3 östlichen Baublöcke mit 3.600 Fahrten (zum Humboldthafen) und weiteren 1.750 Fahrten zum MK H1.

Die Belastung der Straße Friedrich-List-Ufer mit weiteren 5.350 Fahrten (223 Fahrten/h) erscheine bzgl. der oben bereits vorhandenen Nutzungen nicht verträglich.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist unzutreffend. Es wurden zwei Szenarien untersucht. In der Begründung heißt es: „Das Minimalszenario ergab ein Aufkommen von 950 Fahrten pro Tag in der Summe

von Ziel- und Quellverkehr (475 Fahrten im Zufluss und 475 Fahrten Abfluss) in den Gebäudeblöcken im MK H2A/2B-H5, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db liegen und von etwa 460 Fahrten jeweils für MK H1 und MK H6, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** liegen. Das Mittelwertszenario ergab in Summe ein Aufkommen von 3.600 Fahrzeugen pro Tag (1.800 Fahrten im Zufluss und 1.800 Fahrten Abfluss) in den Blöcken im MK H2A/2B-H5 und 1750 Fahrten jeweils für die Blöcke im MK H1 und MK H6.“

Daraus geht klar hervor, dass es sich im Mittelwertszenario bei den 3.600 Fahrten für den Bereich des Bebauungsplans II-201db um Zu- und Abfahrten und nicht nur um Fahrten „zum Humboldthafen“ handelt. Gleiches gilt für die 1.750 Fahrten für den Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da**, der hier zur Stellungnahme steht. Des Weiteren ist hier nicht die Rede davon, dass alle diese Fahrten über das Friedrich-List-Ufer abgewickelt werden. Dies ist auch gar nicht möglich, da das MK H6 ausschließlich vom Alexanderufer erschlossen werden kann. Bei gleicher Aufteilung des Zu- und Abflusses auf die Blöcke im MK H1 und MK H6 ergeben sich gerade einmal zusätzlich 36 Fahrten pro Std.

Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

Stellungnahme:

Die logistischen Anforderungen des Berliner Hauptbahnhofs, welcher einen Reisendenstrom von ca. 300.000 Reisenden/Tag zu bewältigen hätte, würden hier nicht ausreichend gewürdigt. Die Ver- und Entsorgung der ca. 15.000 m² großen Vermarktungseinrichtungen und des Bahnhofes erzeuge schon jetzt insbesondere unter dem Viadukt diverse Verkehrsbeeinträchtigungen.

Abwägung:

Die Andienung des Hauptbahnhofs einschließlich seiner Handelseinrichtungen etc. liegt im Bahnhofsgebäude selbst (integrierte Anlieferzone), so dass die Anlieferung weitgehend unabhängig vom Straßenraum erfolgen kann.

Es ist nicht klar erkennbar, worauf die Stellungnahme zielt. Seit 1994 steht durch das im Einvernehmen mit der Bahn AG prämierte Wettbewerbsergebnis fest, dass der Hauptbahnhof in ein Stadtquartier eingebettet werden soll und muss. Es ist selbstverständlich, dass die hinzukommenden neuen Gebäude auch ein gewisses Maß an Ziel- und Quellverkehr erzeugen werden. Zur Konfliktvermeidung hat der Plangeber eine Begrenzung der zulässigen gewerblichen Stellplätze in den Bebauungsplan aufgenommen.

Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme hat das Land Berlin ein differenziertes Straßennetz hergestellt, das keineswegs nur der Erschließung des Bahnhofes dient, sondern auf die Gesamtquartiersentwicklung ausgelegt ist. Die Tatsache, dass das Bahnhofsgebäude als erstes realisiert wurde, kann nicht zur Konsequenz haben, dass das durch das Land Berlin hergestellte umgebende Straßennetz ausschließlich der Andienung des Bahnhofes dienen soll. Es gibt kein Privileg für die Bahnhofsnutzungen.

Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

Stellungnahme:

Die Anbindung der Tiefgaragenzufahrten des MK H1 an das Friedrich-List-Ufer führe zur massiven Erhöhung der Verkehrsbelastung vor dem Knoten Rahel-Hirsch-Str./Friedrich-List-Ufer. Die Stellungnahme der Stapla Mitte (S. 73) werde hiermit ausdrücklich unterstützt.

Abwägung:

Die Stellungnahme des Stapla Mitte (S. 73 der Begründung zur Behördenbeteiligung) ist eine allgemeine Äußerung aus dem Jahre 1996, die sich nicht auf das MK H1 bezog, sondern auf die Verkehrszunahme insgesamt durch das Gesamtquartier und den Bahnhof.

In der verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahre 2008 konnte nachgewiesen werden, dass das berechnete Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebietes zu keinen Überlastungen der Knotenpunkte führt, sondern vielmehr an den meisten Stellen auf Grund des vollzogenen oder geplanten Ausbaus noch weitere Leistungsfähigkeitsreserven bestehen. Die Stellungnahme erfordert keinen Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Durch den B-Plan **II-201da** seien die S-Bahnbögen indirekt betroffen. Es müsse sichergestellt sein, dass die Zugänglichkeit zu den S-Bahnbögen ständig gewährleistet sei, und eine Andienung der S-Bahnbögen möglich sei, bzw. müsse zumindest der Anliegerverkehr gestattet sein. Hilfreich wären nähere Angaben zur möglichen Vermarktungsstruktur, so dass die Mieterstruktur in den S-Bahnbögen beeinflusst werden könnte, zur Vermeidung von Konflikten.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist nicht verständlich. Zum einen gibt es im Plangebiet keine S-Bahnbögen, da es sich hier beim Viadukt um eine Konstruktion auf Stützen handelt. Zum anderen sind unter dem Viadukt Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zur Festsetzung vorgesehen, die die Zugänglichkeit zur Viadukt konstruktion gewährleisten. Anliegerverkehr findet hier nicht statt, da nur eine Fläche mit besonderem Nutzungszweck, aber keine kommerzielle Gewerbenutzung vorgesehen ist.

Unterhalb des Viaduktes ist auf dieser Fläche in direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof die Errichtung einer „Fahrradstation“ für den Hauptbahnhof zur Unterbringung von Fahrrädern vorgesehen, die durch die Deutsche Bahn AG betrieben werden soll. Angaben zur Vermarktungsstruktur sind entbehrlich.

Bei der Stellungnahme handelt es sich vermutlich um einen Textbaustein zu einem anderen Plan. Sie ist im Rahmen dieses Verfahrens nicht nachvollziehbar und ruft keinen Handlungsbedarf hervor.

DB NetzeStellungnahme:

Es werde erneut darauf hingewiesen, dass die Kosten für ggf. notwendige Signalwiederholer auf der Strecke zwischen den Betriebsstellen Berlin Hauptbahnhof und Berlin Friedrichstraße nicht durch die DB Netz AG getragen werden könnten. Eine Ermittlung, ob und in welcher Anzahl Signalwiederholer aufzustellen seien erfolge erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Eine Bauausführung sei erst möglich, wenn die Maßnahmen zur Sicherstellung des Betriebes durchgeführt wären und die Signalsicht nicht beeinträchtigt würde. Ein entsprechender Vorlauf zur Installation der Signalwiederholer sei dabei einzuplanen.

Zur Finanzierung sei, wie in der vorliegenden Erläuterung des Bebauungsplans angegeben, eine Vereinbarung zwischen DB Netz AG und dem Land Berlin herzustellen.

Es gäbe keine weiteren Einwände oder sich auf das Bebauungsplanverfahren auswirkende Planungen der DB Netz AG.

Abwägung:

Irrtümlicherweise war zum damaligen Zeitpunkt der frühzeitigen Behördenbeteiligung davon ausgegangen worden, dass das Land Berlin die Kosten für diese Maßnahmen übernehmen wird, da seinerzeit noch von der Festsetzung des Bebauungsplans ausgegangen worden war, bevor ein konkreter Investor für das MK H6 gefunden worden war. Dies hat sich zwischenzeitlich geändert und der Plangeber hat den Vorhabenträger für die Bebauung des MK H6 aufgefordert, sich mit DB Netze frühzeitig im Rahmen der erforderlichen Abstimmungen für die Baugenehmigung in Verbindung zu setzen. Dabei werden auch bilaterale Kostenübernahmeregelungen für die Signalwiederholer zu regeln sein. Mit Schreiben vom 23. November 2012 hat die DB Services GmbH zum Bauantrag Stellung genommen. Eine Forderung zur Errichtung und Finanzierung von Signalwiederholern ist darin nicht enthalten. Von daher erübrigt sich auch ein Hinweis im Bebauungsplan.

Im Übrigen stützt die Stellungnahme die Planung im Grundsatz.

BundesnetzagenturStellungnahme:

Die BNetzA teile gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22. Juni 2004 die Frequenzen für das Betreiben von Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibe sie keine Richtfunkstrecken.

In dem zu dem Baubereich gehörenden Landkreis sind 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 erfolgten, könne nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen sei (Anlage 2).

Bei den Untersuchungen seien Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt worden.

Zum vorsorglichen Ausschließen von Richtfunkstörungen durch neue Bauten werde vorgeschlagen, sich mit den betroffenen Betreibern in Verbindung zu setzen, um ihre Einbeziehung in die weiteren Planungen zu gewährleisten.

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 bis zur Durchführung des nächsten Verfahrensschrittes erfolgen, indem die Betreiber über die Planung des Vorhabens informiert werden.

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

Stellungnahme:

Gegen den Entwurf des Bebauungsplans bestünden grundsätzlich keine Bedenken. Der Bebauungsplan **II-201da** – südlicher Bereich - berühre jedoch die privatrechtlichen Belange der WSV.

Vom B-Plan seien die beiden folgenden Grundstücke der WSV betroffen:

- Gemarkung Mitte, Flur 22, Flurstück 22 (teilweise),
- Gemarkung Mitte, Flur 922, Flurstück 1 (teilweise).

Teilflächen von beiden Grundstücken würden vom B-Plan in Anspruch genommen werden. Die Landflächen im Flurstück 22 und 922 ab der wasserseitigen Spundwand der Uferbefestigung seien für die WSV entbehrlich und könnten verkauft werden. Die Wasserflächen verbleiben in Eigentum der WSV.

Es seien zurzeit keine weiteren Nutzungen vom WSA Berlin auf den Wasserflächen im Humboldthafen vergeben

Abwägung:

Eine Stellungnahme mit gleichem Inhalt wurde seitens des WSA bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgetragen. Gegenüber der dort formulierten Abwägung hat sich der Sachstand geringfügig geändert. Dieser neue Sachstand ist in das Kapitel I.2.4.1 „Eigentumssituation“ eingeflossen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Stellungnahme:

Es werde ausgeführt, dass die Wasserstraße keine Erschließungsfunktion für das Gebiet im Geltungsbereich hätte. Der Humboldthafen werde für die Durchfahrt von Schiffen genutzt. In den neunziger Jahren gäbe es, bis vor ein paar Jahren noch, diverse Umschlagstellen im Humboldthafen. In den Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung seien in Absprache mit dem WSA Berlin im Humboldthafen Anlegestellen für Fahrgastschifffahrt und Sportboote vorgesehen, insofern hätte der Humboldthafen damit seine Erschließungsfunktion nicht verloren. Der Satz sei aus dem Text zu streichen.

Abwägung:

Eine Erschließung im planungsrechtlichen Sinne ist durch die Ausführungen nicht angesprochen. Der Ausflugsverkehr dient nicht der Erschließung der Baublöcke. Insofern bleibt es bei der Aussage in der Begründung.

Stellungnahme:

Es werde an dieser Stelle auf die Stellungnahmen vom 3. Juni 2008 und zum B-Plan „II-201db, Humboldthafen – nördlicher Bereich“ vom 26. November 2008: „Nach der Neuerrichtung der Uferwände sind die neuen Grenzen in Abstimmung mit dem WSA Berlin festzulegen und neu zu vermessen...“ verwiesen. Die Anregung zum Eigentum wurde hier und im damaligen Kapitel 14, S. 104 und 105 aufgenommen. Im Übrigen werde der Stellungnahme und der Begründung des WSA Berlin im Kapitel 14 – frühzeitige Beteiligung der Behörden - gefolgt.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine Bestätigung der vom Plangeber beabsichtigten Vorgehensweise. Für den Bebauungsplan ergibt sich hieraus kein Änderungsbedarf.

Stellungnahme:

In der Überschrift sei die textlich richtige Formulierung vorhanden, dass die Bundeswasserstraßen nur nachrichtlich übernommen werden.

Der Absatz zur Erneuerung der Uferwände und Unterhaltungsleistung sei nicht konkret formuliert. Es fehle der Hinweis, wer für diese beiden Dinge nun zuständig ist – Land oder Bund. Es gäbe lediglich auf S. 28 „Schutzgut Wasser“ einen Hinweis zur Uferwandsanierung.

Siehe hier weiterhin auch die Hinweise in der Stellungnahme zum B-Plan „II-201da, Humboldthafen – nördlicher Bereich“ vom 26. November 2008.

Abwägung:

Die Stellungnahme fließt in die Präzisierung der Aussagen zur Eigentumssituation ein (s. o.). Die vom Land Berlin grunderneuerten Uferwände des Hafenbeckens werden künftig auch vom Land Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Objektbereich XD) unterhalten werden. Die Begründung wird ergänzt.

Gemeint sind im Übrigen die Hinweise zum Bebauungsplan II-201db.

Stellungnahme:

Es sei im Umweltbericht unter „Schutzgut Wasser“ zu ergänzen, dass für die Einleitung von Niederschlagswasser nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (SSG) erforderlich sei.

Abwägung:

Die Begründung und insbesondere der Umweltbericht werden ergänzt. Der Grundstückseigentümer ist diesbezüglich informiert worden.

Stellungnahme:

Die Wasserflächen würden korrekt als nachrichtlich übernommene Flächen dargestellt.

Die vorhandene Uferwand im Humboldthafen solle durch das Land Berlin komplett saniert werden. Die Bauarbeiten hätten bereits in diesem Jahr begonnen. Im Plan stehe an den Uferwänden „in Aussicht genommene Uferwand“. Der Text sei bezüglich der Ufersanierung missverständlich. Es werde um Klarstellung gebeten.

Abwägung:

Der textliche Hinweis im Bebauungsplan „in Aussicht genommene Uferwand“ ist insofern korrekt, als er indiziert, dass es sich bei der zukünftigen Uferwand um eine handelt, die nicht gänzlich dem historischen Bestand entspricht und neu errichtet wird. Die Formulierung „in Aussicht genommen“ ist zudem im Rahmen von Bebauungsplänen üblich (siehe Handbuch Verbindliche Bauleitplanung) und wird beibehalten, auch wenn ein Abschnitt der östlichen Uferwand bereits hergestellt worden ist. Der textliche Hinweis in der Planzeichnung wird dorthin verschoben, wo die Uferwandsanierung noch aussteht.

Stellungnahme:

In der Wasserstraße sei ein „D“ in einem Kreis eingetragen. Aus dem Text ergäbe sich keine Erläuterung. Es werde um Prüfung und Korrektur gebeten. Wenn es sich dabei um den Hinweis „Denkmal“ handle, werde um Überprüfung der Symboldarstellung gebeten.

Abwägung:

Es handelte sich in der Tat um die nachrichtliche Übernahme des Denkmals 09011294 Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842, mit nördlicher und westlicher Ladestraße und Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (D) Friedrich-List-Ufer Invalidenstraße Kapelle Ufer.

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum nördlich angrenzenden Bebauungsplan II-201db teilte das Landesdenkmalamt jedoch mit, dass im Februar 2001 die Gesamtanlage aufgelöst worden sei.

In der Begründung wird der Passus gestrichen. Im Planbild wird folglich das Symbol Gesamtanlagen (D mit Kreis) ersetzt werden durch das für das Symbol für Einzelanlagen (D mit Quadrat). Auch die rote Linie zur Umgrenzung der Gesamtanlage muss folgerichtig entfallen.

Der Bebauungsplan wird geändert.

Bundesministerium der Verteidigung – Wehrbereichsverwaltung Ost

Stellungnahme:

Gegen den o. a. Bebauungsplan der Stadt Berlin bestünden seitens der Bundeswehr keine Einwände, da die geplanten Bebauungen bei einer max. Gesamthöhe von 60,2 m NHN bzw. 63,7 m NHN unterhalb der Radarsicht blieben.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme resultiert kein Änderungsbedarf für den Bebauungsplan.

Bezirksamt Mitte – Abt. Stadtentwicklung –

Stellungnahme:

Die als weiße Fläche dargestellte Fahrradstation der DB AG sollte hinsichtlich der zulässigen Höhe genauer festgesetzt werden. Die gestalterischen Maßstäbe dieser Station sind nur mit „ansprechend“ beschrieben. Für ein Genehmigungsverfahren mit hohen stadtgestalterischen Ansprüchen wird diese Ausführung als nicht ausreichend angesehen.

Abwägung:

Die Höhe der Fahrradstation ist durch den Viadukt vorgegeben. Diese faktische, wie auch durch Planfeststellung rechtlich vorgegebene, Determinante ist zur Bestimmung der Höhe der zweckbestimmten Baulichkeit ausreichend. Die Stellungnahme führt zu keiner Änderung des Bebauungsplans.

Stellungnahme:

Teil Immissionsschutz:

Der unter 3.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen – Schutz vor Schadstoff-Immissionen (Luftqualität) – dargelegte Sachverhalt sei falsch. Der Autor beziehe sich beim Aufführen von Konzentrationswerten auf die ehemals gültige 23. BImSchV – VO über die Festlegung von Konzentrationswerten – v. 16. Dezember 1996. Diese Verordnung 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 6. März 2007 geltende Fassung geändert.

Ähnliches gelte für die zitierte TA Luft. Die hier festgelegten Bestimmungen zu den Grenzwerten für ausgewählte Schadstoffimmissionen sind nur als Vorläufer für die ehemals 23. bzw. 22. BImSchV zu betrachten.

Aus den genannten Gründen sei der Passus dergestalt zu ändern, dass nur die 22. BImSchV in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006) als entscheidende Rechtsverordnung genannt werde. Weiterhin müsse man mit Bedauern feststellen, dass der Vorschlag zum Einbringen einer Öffnungsklausel, die eine umfassende Nutzung von Solarenergie auf Dächern an Stelle einer Dachbegrünung ermögliche, mit einer Begründung in der Abwägung abgelehnt werde, die nicht dem Stand der Technik entspreche. Solarzellen könnten heute so flach installiert werden, dass keine Störung der Ansicht erfolge, gleichwohl ein optimaler Anstellwinkel erreicht werde.

Abwägung:

Die Hinweise werden im Umweltbericht in aktualisierter Weise berücksichtigt, da die 22. BImSchV zwischenzeitlich durch die 39. BImSchV 2010 ersetzt wurde.

Stellungnahme:*Teil Bodenschutz/Altlasten:*

Inhaltlich werde auf die Stellungnahme zum B-Planentwurf vom 9. Juni 2008 verwiesen.

Zwischenzeitlich hätte sich hinsichtlich der Grundwasserbelastungen folgender neuer Sachstand ergeben:

Auf der Ostseite des Geltungsbereichs wurden für eine Wasserhaltung Ende 2008 vier Grundwassermessstellen eingerichtet. Bei einer ersten Qualitätsmessung der Messstellen wurde zweimal geringfügig der Geringfügigkeitsschwellenwert (GFS) für Blei, einmal für Mineralölkohlenwasserstoffe sowie in allen vier Messstellen deutlich die Konzentration für polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) überschritten. Für den Eintrag dieser Stoffe wird im Wesentlichen die Bodenbelastung im östlichen Geltungsbereich des B-Plans verantwortlich sein. Die Überschreitung des GFS bedeute, dass ein Grundwasserschaden vorläge. Die Untersuchung auf Phenole werde erst bei der Nullmessung der Wasserhaltung vorgenommen.

Ob weitere Stoffe während der Wasserhaltung aus dem Bereich der Charité, wie bereits jetzt in allen Messstellen am Humboldtufer nachweisbar Trichlormethan, mobilisiert werden, werde sich erst noch zeigen.

Im Westbereich des Humboldthafens sei im westlichen Anstrom zum Geltungsbereich mit Restbelastungen eines Grundwasserschadens mit chlorierten Kohlenwasserstoffen zu rechnen. Dies könnte dann relevant werden, wenn für Baumaßnahmen Wasserhaltungen betrieben werden. Für diesen Bereich könnte es beim Aushub der Startgrube der S 21 weitere Erkenntnisse zur Anstrombelastung des Grundwassers geben.

Hinsichtlich des Grundwassers seien nach jetzigem Sachstand die Bauherren auf beiden Seiten des Humboldthafens auf die ungeklärte Anstrombelastung während baubedingter Wasserhaltungsmaßnahmen hinzuweisen.

Insgesamt werde für die Baumaßnahme der Großteil des Bodens bis weit ins Grundwasser ausgehoben, so dass bezüglich des Bodens für die geplante Nutzung keine Bedenken bestünden.

Abwägung:

Der Umweltbericht wird die Aussagen in der Stellungnahme berücksichtigen. Der Grundstückseigentümer wird diesbezüglich informiert.

Stellungnahme:*Straßen- und Grünflächenamt*

Mit Schreiben vom 18. Juni 2008 habe das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) bereits zur frühzeitigen Behördenbeteiligung eine Stellungnahme abgegeben. Dazu sei eine Abwägung erfolgt, die in die vorliegende Begründung zur Behördenbeteiligung eingeflossen sei (S. 106 bis 113).

Mehrere Sachverhalte erschienen darin nicht ausreichend abgewogen, d. h. dem vorliegenden B-Plan-Entwurf würde in mehreren Punkten nicht zugestimmt.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist insoweit hinfällig, als zwischenzeitlich bezirksintern entschieden wurde, dass die „Promenadenflächen“ öffentlich werden sollen und somit in die Zuständigkeit und das Fachvermögen des Bezirkes Mitte übergeben werden. Dies gilt jedoch nicht für die Uferbefestigungen und Stützmauern, die ins Fachvermögen SenStadtUm übergehen werden. Eine Änderung der Festsetzungsinhalte ist nicht mehr in Betracht zu ziehen. Die Abwägung hat weiter Bestand.

Stellungnahme:

Zur Festsetzung der Uferpromenade als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Uferpromenade“: Man folge dem B-Plan-Entwurf, wenn sichergestellt werden könne, dass die Ufermauer selbst in das Fachvermögen SenStadt X (Ingenieurbauwerke) überginge. Nachfolgend werde auf Abwägungssachverhalte in der vorliegenden Begründung eingegangen, zu denen das SGA nach wie vor eine andere Auffassung vertrete.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird als Zustimmung zur Planung gewertet werden. Es ist mit der zuständigen Fachbehörde (Abteilung X der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) abgestimmt, dass die Ufermauern selbst in das Fachvermögen SenStadtUm X (Ingenieurbauwerke) übergehen werden. Dem Bezirk entstehen diesbezüglich keine Unterhaltungskosten. In der Begründung wird ein ergänzender Satz zum Thema Fachvermögen, Uferwände aufgenommen.

Stellungnahme:

Zur Aussage aus der Begründung: „Das Land Berlin soll die Gestaltung und Nutzung der Nichtbauflächen bestimmen können, „um die Qualität des öffentlichen Raumes in so prominenter Lage um den Hauptbahnhof und vis-à-vis dem Regierungsviertel und dem Spreebogenpark langfristig in der Hand zu haben“.

Das SGA könne aufgrund seiner geringen finanziellen und personellen Ausstattung diesem hohen Qualitätsanspruch nicht genügen.

Abwägung:

Die getroffene Abwägung wird aufrechterhalten.

Die Herstellung der Anlagen im öffentlichen Raum wird aus der Entwicklungsmaßnahme finanziert, so dass dem Bezirk hieraus keine Kosten entstehen. Die Unterhaltskosten müssen bei einer qualitativ hochwertigen Fläche nicht zwangsläufig hoch sein. Dies trifft hier schon deshalb zu, als die ehemaligen Ladestraßen voraussichtlich weitgehend steinern und mit nur wenigen Bepflanzungen gestaltet werden.

Stellungnahme:

Verschärfend komme hinzu, dass das SGA als Anlieger für das Denkmal Ufermauer die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht übernehmen müsse (auf diesen Belang sei in der Abwägung nicht eingegangen worden)

Die Anliegerpflichten müssten durch die tatsächlichen Anlieger, die Grundstückseigentümer, erfüllt werden, die ein unmittelbares wirtschaftliches Interesse an einem hochwertigen städtebaulichen Umfeld hätten.

Das Land Berlin hätte ausreichend Steuerungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum durch Festsetzungen im Bebauungsplan und bei der Vermarktung durch die Auswahl geeigneter Investoren.

Abwägung:

Zur Uferwand siehe oben Verkehrssicherungs- und unterhaltungspflichtig wird nicht der Bezirk sein, so dass ihm auch keine diesbezüglichen Kosten entstehen.

Anliegerpflichten, wie etwa die Schnee- und Eisbeseitigung, blieben auch bei der Festsetzung öffentlichen Straßenlandes bestehen.

Gemeint ist wahrscheinlich „Steuerungsmöglichkeiten für den privaten Raum“. Der wesentliche Abwägungsbelang bleibt jedoch, dass es sich um der Allgemeinheit zur uneingeschränkten öffentlichen Nutzung vorgesehene Flächen handelt. Auch der im FNP dargestellte Grünzug findet sich in der Festsetzung öffentlicher Promenadenflächen wieder. Dieser Position hat sich inzwischen – wie eingangs dargelegt – auch der Bezirk angeschlossen.

Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Die Ausweisung der Uferpromenade als private Grundstücksfläche mit einem öffentlichen Gehrecht mindert die Nutzungsmöglichkeiten für die Privaten. „Private Grundstücksflächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet sind, können eben nicht vom

Grundstückseigentümer privat (z. B. für Gastronomie) genutzt werden, da sie in erster Linie dem „Verkehrszweck“ Gehrecht zur Verfügung stehen müssen.“

Stellungnahme SGA zu dieser bisher getroffenen Abwägung:

Das öffentliche Gehrecht sei nicht für die gesamte Breite der Uferpromenade erforderlich. Die den Arkaden zugeordneten Grundstücksflächen könnten daher uneingeschränkt gewerblich genutzt werden (Beispiel Friedrichsgracht an der Spree). Weiterhin käme das öffentliche Gehrecht in hohem Maße den gastronomischen Einrichtungen zugute, da die Mischung aus öffentlichem Gehrecht und gastronomischen Angeboten Kundenströme (hauptsächlich Berlinbesucher) in die Gastronomiebetriebe locken würde.

Hinzu käme, dass der Kaufpreis für das Grundstück durch die Belastung mit einem Gehrecht ohnehin gemindert würde und es sich um die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen der Gebäude handele. Daher bliebe das SGA bei seiner Einschätzung, dass die Belastung der Uferflächen mit einem öffentlichen Gehrecht, das in seiner Breite noch zu bestimmen sei, die Nutzungsmöglichkeiten nicht einschränkt und keine Härte für die Grundstückseigentümer darstelle.

Abwägung:

Die Promenadenflächen am Hafenbecken sind mit gut 10 m schon deutlich schmaler als entlang der Spree. Promenaden sollen auch nicht auf wenige Meter kanalisierte Transiträume darstellen, sondern Flächen mit Aufenthaltsqualität.

Die private Nutzung der Arkaden ist – mit Ausnahme an den Kopfbauten - ohnehin vorgesehen. Ein öffentliches Gehrecht ist für das Entstehen von Kundenströmen nicht attraktiver als eine öffentliche Verkehrsfläche. Entscheidend ist eher eine attraktive Gestaltung, die die öffentliche Hand wesentlich besser beim Entstehen öffentlicher Flächen beeinflussen kann als bei privaten Flächen. Im Übrigen berücksichtigt die Abwägung zur Beibehaltung der Planung auch die geltende Rechtsprechung; auf eine analoge Entscheidung des OVG BB vom 16.6.2011 – OVG 2 S 47.11 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Kaufpreisgestaltung ist kein städtebaulicher Belang, der hier in der Abwägung berücksichtigt werden muss. Abstandsflächen können auch auf öffentlichen Verkehrsflächen und zwar bis zu deren Mitte liegen. Gerade zur Hafenseite hin ist die Situation völlig unproblematisch. Der Einschätzung wird nicht gefolgt und der Bebauungsplan nicht geändert.

Stellungnahme:

Die Aussage aus der Begründung: „Das Land Berlin könne einen Privaten nicht dazu zwingen, eine Beleuchtung der Flächen zu garantieren und zu unterhalten...“ führt zur folgenden Stellungnahme SGA: Der Beleuchtungszwang ergebe sich aus der Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers. Weiterhin könne mit einer geeigneten textlichen Festsetzung im Bebauungsplan Art und Umfang der Beleuchtung der Uferpromenade geregelt werden.

Abwägung:

Für eine solche Regelung im Bebauungsplan besteht keine Rechtsgrundlage. Der Vorschlag könnte nicht umgesetzt werden.

Stellungnahme:

Die Aussage aus der Begründung: „Der Verkauf des MK H6 wurde bereits auf der Basis des (damaligen) Bebauungsplanentwurfes getätigt.“ führt zur folgenden Stellungnahme SGA. Das SGA hätte frühzeitig seine Bedenken zu den Festsetzungen der Bebauungspläne **II-201da** und **II-201db** vorgetragen.

Abwägung:

Der Satz in der Begründung ist als ergänzender Hinweis zu verstehen. Er ist kein zentraler Abwägungsbelang, da der Plangeber bis zum Abschluss des Verfahrens in seiner Entscheidung frei bleibt. Ausschlaggebend sind die städtebaulichen Ziele. Der Satz wird in der Begründung gestrichen.

Stellungnahme:

Die Aussage aus der Begründung: „Einnahmen durch Sondernutzungen, etwa der Gastronomiebetreiber, auf der öffentlichen Uferpromenade können auch der Unterhaltung der Flächen zugutekommen.“ führt zur folgenden Stellungnahme SGA: Diese Aussage träfe nicht zu, Einnahmen würden nicht direkt der Unterhaltung zufließen. Vielmehr seien die Unterhaltungsmittel auf der Basis der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) beschränkt. Weiterhin wären diese Einnahmen für die öffentliche Hand nicht sicher und durch das SGA nicht zu beeinflussen, da das Vermarktungskonzept bei den Grundstückseigentümern liege. Gemäß Landeshaushaltsordnung seien solche finanziellen Risiken zu vermeiden.

Abwägung:

Die Aussagen haben keine Auswirkung auf die Abwägung. Entscheidend ist das städtebauliche Ziel, das beibehalten wird. Der zitierte Satz kann in der Begründung entfallen und wird gestrichen.

Stellungnahme:

Zu den Arkaden mit Gehrecht nördlich der Hugo-Preuß-Brücke: Trotz der Ausführung in der Begründung (Seite 110) werde aufgrund der schmalen Arkaden weiterhin das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes befürchtet. Diese Bedenken werden im Gender-Mainstreaming-Beteiligungsverfahren vom SGA vorgetragen werden.

Abwägung:

Die Aussage ist insofern obsolet, als der Entwurf der Architekten, die den 2011 durchgeführten Wettbewerb für den Bereich des MK H6 gewonnen haben, gar keine Arkaden zwischen der Hugo-Preuß-Brücke/Kapelle-Ufer und den Uferpromenaden mehr vorsehen. Vielmehr soll der Kopfbau zum Ufer hin frei auskragen und darunter eine Freitreppe angelegt werden, um den Höhenunterschied zwischen oben liegender Brücke und unten liegenden Promenadenbereichen zu überwinden. Der Bebauungsplan erfährt hier folglich eine wesentliche Änderung, die indirekt auch die Anregung berücksichtigt. Die übrigen Arkaden sind den dahinter direkt anschließenden Nutzungen zugeordnet, so dass „das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes“ hier kaum zu befürchten ist.

Stellungnahme:

Zur Wegeführung für mobilitätseingeschränkte Personen: Die Uferpromenaden sollten von der Hugo-Preuß-Brücke für alle Fußgänger - ob mobilitätseingeschränkt oder nicht – auf gemeinsamen Wegen erreichbar sein. Die vorgeschlagene Selektierung mobilitätseingeschränkter Personen bei der Wegeführung werde abgelehnt. Falls rollstuhlgerechte Rampen an der Hugo-Preuß-Brücke nicht zu realisieren seien, sollte eine attraktive und gut wahrnehmbare gemeinsame Wegeführung durch die Einschnitte im Baukörper im MK H1- und im Gebäude im MK H 2 geprüft werden.

Abwägung:

Gemeint kann nur das MK H6 statt des MK H 2 sein. Es handelt sich bei den Kopfbauten um eine Sondersituation. Um vom oberen Brückenniveau auf das ehemalige Ladestraßenniveau zu gelangen ist eine Höhendifferenz von bis zu 7 m zu überwinden. Bei einer behindertengerechten Rampe mit einem Gefälle von maximal 6 %, wäre eine Rampe in einer Länge von etwa 100 m erforderlich und zwar ohne notwendige Podeste. Dies ist aus vielerlei Gründen nicht machbar und zudem städtebaulich indiskutabel. Der städtebauliche Entwurf, den der Bebauungsplan nachvollzieht, reagiert lediglich auf die örtlichen Gegebenheiten. Eine Selektierung ist in keiner Weise beabsichtigt. Allen mobilitätseingeschränkten Besuchern stehen über das Friedrich-List-Ufer bzw. das Alexanderufer und zur Spree hin unterhalb der Hugo-Preuß-Brücke nicht diskriminierende Alternativen zur Verfügung. Die Treppenanlage ist kein Hauptweg, sondern ein zusätzliches Angebot.

Stellungnahme:

Diese Bedenken werden im Gender-Mainstreaming-Beteiligungsverfahren vom SGA vorgetragen werden.

Abwägung:

Dies ist dem SGA freigestellt. Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

Stellungnahme:

In der Begründung werde ausgeführt, dass der Fußgängerverkehr nicht Gegenstand der verkehrstechnischen Untersuchung war.

Abwägung SGA: In einem Verkehrskonzept zum Bebauungsplan sollten alle Verkehrsteilnehmer betrachtet werden.

Abwägung:

Mit dem Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für weitere Flächenangebote für Fußgänger gerade eben durch die Festsetzungen von öffentlichen Uferpromenaden anstelle von minimalen Wegerechten geschaffen. Hierfür bedarf es aber keiner Berechnungen. Die Belange der Fußgänger wurden berücksichtigt.

Stellungnahme:

Fachbereich Denkmalschutz, PlanG 3 140:

Gegen den vorgelegten Entwurf des Bebauungsplans **II-201da** bestünden aus Sicht des Fachbereiches Denkmalschutz keine Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Eisenbahn-BundesamtStellungnahme:

Die Unterlagen seien auf Vollständigkeit, Plausibilität und technische Realisierbarkeit geprüft. Das Eisenbahn-Bundesamt sei in seinen Belangen durch den Bebauungsplan **II-201da** – südlicher Bereich – Humboldthafen – berührt. Es werde gebeten, folgende Auflagen / Nebenbestimmungen / Festsetzungen und Hinweise zu berücksichtigen:

Immissionsschutz

Das B-Plangebiet befände sich in unmittelbarer Nachbarschaft der oberirdisch verlaufenden Stadtbahnstrecken einschließlich Hauptbahnhof und werde im westlichen Bereich von der U-Bahn und den planfestgestellten S-Bahngleisen (S 21) unterquert. Aus dieser exponierten Lage resultieren erhebliche Immissionen durch primären und sekundären Luftschall sowie durch Erschütterungen. Der vorgelegte B-Plan-Entwurf würde dem nicht ausreichend Rechnung tragen.

Abwägung:

Der Sachverhalt trifft zu. Zur Prüfung und Abwägung siehe nachfolgende Abwägung.

Stellungnahme:Primärer Luftschall

Zu den von Eisenbahnstrecken üblicherweise ausgehenden Geräuschen trete im vorliegenden Fall bahnhofsspezifische Geräusche durch an- und abfahrende Züge, Bremsgeräusche und insbesondere Lautsprecherdurchsagen sowie bei bestimmten Witterungsverhältnissen ggf. auftretendes Kurvenquietschen hinzu. Insbesondere Lautsprecherdurchsagen und Kurvenquietschen werde wegen des Informationsgehaltes bzw. der Tonalität regelmäßig als besonders lästig empfunden. Diese speziellen Gegebenheiten bilde die DIN 4109 bei der Bemessung passiver Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend ab. Zur Minimierung des Konfliktes zwischen der vorhandenen Bahnnutzung einerseits und den oberhalb des ersten Vollgeschosses im MK H6 zulässigen Wohnungen seien Wohn- und Schlafräume ausschließlich mit Fenstern zum Innenhof zu versehen.

Die im MK H6 vorgesehenen Luftgeschosse (I. – IV. OG) seien schalltechnisch ungünstig, da sie einen großflächigen Eintritt von Bahngeräuschen ermöglichten, die durch im Innenhof auftretende Mehrfachreflexionen noch verstärkt würden.

Abwägung:

Die beschriebenen Emissionsquellen sind in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden.

Der Bebauungsplan überlässt die Konfliktvermeidung keinesfalls alleinig der in Berlin bauaufsichtlich eingeführten Anwendung der DIN 4109 (Anforderungen der Luftschalldämmung von Außenbauteilen). Zur Vermeidung von Konflikten hinsichtlich der Lärmbelastung und einer potenziellen Wohnnutzung wurde deshalb die textliche Festsetzung Nr. 5.3 (nunmehr 5.2) aufgenommen, auf die in der Stellungnahme nicht eingegangen wird. Demnach sind Wohngrundrisse so zu gestalten, dass bei jeder Wohnung - je nach Größe - eine Anzahl von Aufenthaltsräumen zum weniger verlärmten Innenhofbereich entsteht. Dadurch ist gewährleistet, dass mindestens ein Schlafraum zur lärmabgewandten Seite entstehen kann. Die ausschließliche Orientierung von Wohn- und Schlafräumen zur Innenseite des Gebäudes hätte eine einseitige Orientierung der Wohnungen zur Folge und dies wiederum eine starke Beeinträchtigung der Belange Belichtung und Belüftung. Von daher wird diesbezüglich der Stellungnahme nicht gefolgt, das heißt die textliche Festsetzung 5.3 (nunmehr 5.2) wird im Grundsatz beibehalten und an die geänderte Baukörperfestsetzung angepasst.

Die Gebäudekonfiguration hat sich gegenüber dem Stand zur Beteiligung der Behörden aufgrund des 2011 durchgeführten Wettbewerbs geändert. Auf die angesprochenen Luftgeschosse ist verzichtet worden. Völlig abgeschirmte Innenhöfe gibt es aber weiterhin nicht. Die erneute lärmtechnische Untersuchung hat die sehr hohe Lärmbelastung im Plangebiet bestätigt. Der Plangeber hat daraufhin davon abgesehen, im Bebauungsplan **II-201da** Wohnnutzung gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO vorzusehen. Allgemeine Wohnungen sind nicht mehr zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind allerdings allgemein zulässig.

Stellungnahme:

Erschütterungen sekundärer Luftschall: Die Nebenbestimmung unter 5.2 (Gründung der Hochbauten müsse schwingungstechnisch abgekoppelt werden von den planfestgestellten Verkehrsanlagen) sei unscharf. Es fehle die konkrete Angabe des Schutzziels schwingungstechnischer Maßnahmen, d.h. der einzuhaltenden Schwingungsgrößen wie z. B. maximale Schwingungsstärke und Beurteilungsschwingstärke (vgl. DIN 4150, Teil 2, Tab. 1).

Ebenso sei das Schutzziel hinsichtlich der zulässigen Immissionen durch sekundären Luftschall aufzuführen.

Abwägung:

Es handelt sich nicht um eine Nebenbestimmung, sondern um eine Festsetzung. Das Schutzziel ist die Gewährleistung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Dies ist in der Begründung zum Bebauungsplan explizit dargelegt. Die Festsetzung einzuhaltender Schwingungsgrößen ist nicht möglich, da diese von der Konstruktion des Gebäudes und den verwendeten Materialien abhängt, die jedoch erst anhand der Baugenehmigungsunterlagen geprüft werden können. Auch dies ist in der Begründung zum Bebauungsplan erläutert. Die Festsetzung wird in der vorliegenden Weise aufrechterhalten.

Stellungnahme:

Beeinflussung der baulichen Anlagen der Eisenbahnen des Bundes: Vorhandene Anlagen des Hauptbahnhofs (Humboldthafenbrücke, unterirdische Bahnhofsanlagen) sollten teilweise überbaut werden. In den Baufreigaben des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Bahnanlagen im Umfeld zum Bahnhof würden die äußeren Lasten (Überschüttungen, Erddruck) definiert. Bei sämtlichen weiteren Baumaßnahmen neben und über (bzw. unter der Brücke) vorhandenen Bauwerken seien die Nachweise der Standsicherheit der vorhandenen baulichen Anlagen der DB AG zu überprüfen. Sollten andere Lasten als bei der damaligen Bemessung der Bauwerke angesetzt werden, seien Nachrechnungen erforderlich! Da es sich um die Errichtung von Bauwerken Dritter bei diesem Bebauungsplan handle, sei der Sachbereich 2 des Eisenbahn-Bundesamtes als Bauaufsichtsbehörde der Eisenbahnen des Bundes nicht zuständig.

Es werde daher durch das Eisenbahn-Bundesamt zur Sicherstellung der Berücksichtigung der gegenseitigen Beeinflussung der Bauwerke folgende Nebenbestimmung / Festsetzung im Bebauungsplan gefordert zu übernehmen:

Der Bauherr der zukünftigen baulichen Anlagen im (MK H6 und MK H1) des Bebauungsplans II – 201da hätte im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der DB AG die statische Berechnung zur Prüfung vorzulegen. Erst nach Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanung durch die DB AG (hinsichtlich der Beeinflussung der baulichen Anlagen der Eisenbahnen des Bundes) dürfe der Bauherr mit dem Bau beginnen. Die Prüfung der Ausführungsplanung durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde bliebe hiervon unberührt.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, hat aber nur einen indirekten planungsrechtlichen Bezug, indem im Bebauungsplan ein Hinweis auf das Abstimmungserfordernis mit der DB AG bei bestimmten Bautätigkeiten hingewiesen wird.

Der Bebauungsplan hatte bereits im Hinweis Nr. 1 auf die Belange der Bahn und den Abstimmungsbedarf hingewiesen. Der Hinweis wird präzisiert, so dass der Stellungnahme hierdurch Rechnung getragen wird. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zum Bauvorhaben im Bereich des MK H6 hat die DB Services GmbH mit Schreiben vom 23. November 2012 zum Bauantrag Stellung genommen und ihre Anforderungen an die Bebauung formuliert.

Stellungnahme:

Grundsätzliche Hinweise:

Die Betriebsanlagen der Bahn einschließlich der Schutzvorkehrungen genießen Bestandschutz. Bestandsschutz beinhaltet insbesondere, dass später hinzukommende Anwohner/Nutzer an einer bestehenden Betriebsanlage der Bahn den Verkehrslärm und weitere Immissionen wie Erschütterungen zu dulden haben, die sich aus dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anlagen ergeben.

Aufgrund der vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen ggf. erforderlich werdende Schutzmaßnahmen seien im Bebauungsplan festzusetzen und vom Bauherrn in eigener Zuständigkeit zu realisieren.

Daneben sei sicherzustellen, dass bei der Umsetzung der Planungen und auch für die Zukunft gewährleistet werde, dass keinerlei Beeinträchtigungen und/oder Gefährdungen für die Betriebsanlagen der Bahn und des Eisenbahnbetriebes eintreten würden. Erforderlichenfalls seien entsprechende Vorkehrungen zum Schutz der Betriebsanlagen zu treffen.

Das Eisenbahn-Bundesamt gehe davon aus, dass die DB AG am Bebauungsplanverfahren beteiligt werde. Eine Kopie dieses Schreibens werde durch das Eisenbahn-Bundesamt an die DB AG übersandt.

Abwägung:

Der Hinweis auf die Immissionsvorbelastung durch den Betrieb der Bahn wird zur Kenntnis genommen. Die Vorbelastung des Gebiets war dem Plangeber bekannt. Ein Konflikt mit den geplanten Nutzungen ist nicht zu erwarten, da im Sinne der Konfliktvermeidung zwischen der sensiblen potenziellen Wohnnutzung und Lärmbelastung der Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung Nr. 5.3 (Lärmschutzgrundrisse im MK H6 nunmehr TF 5.2) Vorsorge trifft. Die ggf. erforderlichen sonstigen passiven Immissionsschutzmaßnahmen an den Gebäuden sind im Baugenehmigungsverfahren zu regeln; es entstehen der Bahn keine Kosten.

Die Sicherstellung kann nicht durch Regelungen im Bebauungsplan erfolgen. Die Belange sind im neu zu formulierenden Hinweis Nr. 1 berücksichtigt.

Die Stellungnahme ist bereits eingeholt worden und hat zu Änderungen des Bebauungsplans geführt durch

- Ergänzung der nachrichtlichen Übernahmen
- Überarbeitung der Hinweise Nr. 1 und 2

und Berücksichtigung der Änderungen in der Begründung.

Fazit

Begründung und Umweltbericht:

Die Begründung wird – unabhängig von den eingegangenen Stellungnahmen – an den geänderten Städtebau auf der Basis des 2010/11 durchgeführten Wettbewerbes angepasst.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. VII

Die Anregungen bzw. redaktionellen Hinweise werden insbesondere zum StEP Verkehr an den aktuellen StEP angepasst.

Die Begründung zum Radfahrrecht wird an die geänderte Festsetzung angepasst.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. X01

Der Hinweis auf die Kampfmittelbeseitigung wird aufgenommen.

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz

Der Umweltbericht wird in Bezug auf die Entwässerungsthematik aktualisiert und ergänzt.

DB Services und Immobilien

Die Ausführungen und Abwägung zu den Abstandsflächen und Verschattung zwischen dem Ostflügel des Bahnhofsgebäudes und dem MK H1 werden ergänzt.

Wasser- und Schifffahrtsamt

Die Begründung wird hinsichtlich der Eigentumsgrenze zwischen Land Berlin und WSA präzisiert und hinsichtlich der Unterhaltungspflicht der Uferwände des Hafenbeckens durch das Land Berlin ergänzt.

Der Umweltbericht wird ergänzt hinsichtlich des Erfordernisses einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (SSG) nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) für die Einleitung von Niederschlagswasser.

Die Begründung wird hinsichtlich des Denkmals (Einzelanlage) geändert.

Bezirk Mitte von Berlin – Stadtentwicklungsamt – SGA

Die Anmerkungen zum Immissionsschutz und zu den Bodenbelastungen werden im Umweltbericht ergänzt.

Der Satz zum Verkauf des MK H6 wird aus der Begründung ebenso gestrichen wie der Satz zu den bezirklichen Einnahmen durch Sondernutzungen auf der öffentlichen Uferpromenade.

Der Umweltbericht wird hinsichtlich der Lärmsituation in MK H1 und MK H6 an die geänderte Gebäudekonfiguration angepasst.

Planbild, textliche Festsetzungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

Die Belastung mit einem Radfahrrecht ist aufgrund der geänderten Gebäudekonfiguration in den Kopfbauten ebenerdig auf Promenadenniveau aufgenommen worden.

Auf die textliche Festsetzung zur Beschränkung der Anzahl der zulässigen Stellplätze (Nr. 4.1) wird verzichtet.

Es wird der Hinweis Nr. 1 dergestalt überarbeitet, dass bauliche Maßnahmen im Geltungsbereich, die geeignet sind nach Art und Umfang Gefährdungen der planfestgestellten Anlagen hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DB AG errichtet werden dürfen bzw. mit dem Betreiber der Anlagen abzustimmen ist.

Die nachrichtlichen Übernahmen zur S 21 sind an den Planänderungsbeschluss vom 17. September 2010 angepasst worden. Der Hinweis Nr. 2 ist neu formuliert worden, indem der Abstimmungsbedarf mit der DBAG bei Bautätigkeiten klarer herausgestellt wird. Allerdings handelt es sich nicht um Abstimmungsbedarf für „jedwede Bautätigkeiten“, sondern nur für solche, von denen eine Gefährdung der Bahnanlagen ausgehen könnte.

Die nachrichtliche Übernahme des Denkmals Humboldthafen wird auf Einzelanlage (D mit Quadrat) umgestellt.

16 Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren

Das Planbild und die textlichen Festsetzungen sind im Bereich des MK H6 an den geänderten Städtebau auf der Basis des 2010/11 durchgeführten Wettbewerbes angepasst.

Damit verbunden sind:

- Änderung der internen Baugrenzen,
- Anhebung der maximalen Höhen um 2 m, Differenzierung zusätzlicher interner Höhenvorgaben,
- Festsetzung zusätzlicher Luftgeschosse zum Alexanderufer,
- Anhebung der zulässigen Geschossfläche auf je 29.890 m² im MK,
- Anpassung der Festsetzung zu Dachaufbauten einschließlich der neuen Regelung zur Einhausung und einschließlich der Erweiterung der Zulässigkeit von Geländern,
- Wegfall der Belastung von Flächen mit einem Gehrecht in Ost-West-Richtung im MK H6,
- Änderung der Belastung von Flächen mit einem Gehrecht unterhalb der Auskragung im Kopfbau,
- Wegfall der textlichen Festsetzung Nr. 2.1, die die Anrechnung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen regelte,
- Wegfall der allgemeinen Zulässigkeit der Wohnnutzung ab dem zweiten Vollgeschoss im MK H6,
- Reduzierung des Anteils der Dachbegrünung von 70 % auf 50 % und Erweiterung des Kataloges für die Ausnahmen,
- Modifizierung der Gestaltungsregelungen und Verzicht auf eine bestimmte Farbgebung für die Fassaden.

Die Baukörperfestsetzung im MK H1 ist generalisiert worden und in Bezug auf die Gesamthöhenentwicklung (zulässige Oberkanten), die Lage und Breite der Ost-West-Durchwegung, die Ausprägung des Kopfbaus und des Geh- und Radfahrrechts unterhalb der Auskragung an die Festsetzungen für das MK H6 angepasst worden.

Ferner sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

- Verkleinerung der Fahrradstation und Ausweisung eines zusätzlichen Streifens öffentlicher Uferpromenade zwischen Fahrradstation und Friedrich-List-Ufer.
- Dadurch Wegfall eines Gehrechtes zugunsten der Unterhaltungsmöglichkeit für die Stützwand. Ermöglichung eines Verbindungsstegs vom Friedrich-List-Ufer zur Fahrradstation.
- Auf die Festsetzung eines Teils der östlichen Straßenbegrenzungslinie des Alexanderufers ist ebenso wie auf die Festsetzung von Koordinaten verzichtet worden.
- Eine geringe Teilstrecke der durch den Bebauungsplan II-201a festgesetzten nördlichen Straßenbegrenzungslinie des Kapelle-Ufers wird aufgehoben.
- Die nachrichtlichen Übernahmen der S 21 sind an die Unterlagen der Planänderung angepasst worden.
- Damit verbunden ist auch die Anpassung des Umrisses der Tiefgarage gemäß Nebenzeichnung 7.
- Das Fahrrecht für die S 21 ist zugunsten einer Trassenfreihaltung weggefallen.
- Zudem ist eine aufschiebend bedingte Festsetzung zur Berücksichtigung der planfestgestellten Anlagen aufgenommen worden.
- Im Bereich der Uferpromenade sind auf der West- wie auch auf der Ostseite jeweils Höhen festgelegt worden.

- Die Höhenbeschränkung der Tiefgarage im Bereich unterhalb der Uferpromenade ist geändert worden, um diese zu berücksichtigen.
- Die Festsetzungen von Höhen und Oberkanten sowie und Festlegung von Höhen in den Promenaden sind von über NN auf über NHN umgestellt worden.
- Aufnahme einer TF zur Außerkraftsetzung bisheriger Festsetzungen.
- Zur Vermeidung von Doppelungen sind diejenigen textlichen nachrichtlichen Übernahmen entfallen, die bereits in der Planzeichnung enthalten waren.

Die Begründung einschließlich Umweltbericht ist grundlegend aktualisiert und an die geänderten Festsetzungen angepasst worden.

17 Öffentlichkeitsbeteiligung

Art und Weise der Beteiligung

Der Bebauungsplan **II-201da** vom 26. Oktober 2012 hat, nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin Nr. 44 vom 19. Oktober 2012 auf Seite 1937, mit Begründung sowie den umweltbezogenen Stellungnahmen zu den Themen Verkehr, Schallschutz, Lufthygiene, Wind, Fledermäuse sowie eines Abstandsflächendiagramms und einer Verschattungsstudie gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 29. Oktober 2012 bis einschließlich 29. November 2012 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Hauptstadtreferat, Brückenstraße 6, öffentlich ausgelegen. Während der Dienststunden Montag bis Mittwoch von 9.00 bis 17.00 Uhr, Donnerstag von 9.00 bis 18.00 Uhr und Freitag von 9.00 bis 15.00 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung auch außerhalb dieser Sprechzeiten bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplan mit Begründung einschließlich Umweltbericht einzusehen und Stellungnahmen abzugeben.

Zusätzlich bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplan und Begründung im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de/b-planverfahren einzusehen und auch auf diesem Wege Stellungnahmen zu übermitteln.

Auf die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde durch amtliche Anzeige am 26. Oktober 2012 in den Berliner Tageszeitungen „Berliner Morgenpost“, „Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“ hingewiesen.

In der Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin ist auf die Behandlung nicht fristgerechter Stellungnahmen sowie auf die Unzulässigkeit eines Antrags gemäß § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung, soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht worden, die vom Antragsteller im Rahmen der Auslegung nicht oder verspätet gemacht wurden, aber hätten geltend gemacht werden können, hingewiesen wurden.

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2012 sind die Träger öffentlicher Belange des letzten Verfahrensschritts 2008 und vier Anrainer (Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter) über die Öffentlichkeitsbeteiligung informiert worden.

Etwa vier Bürgerinnen und Bürger machten persönlich von der Möglichkeit Gebrauch, sich in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt über die Planungen zu informieren. Eine Person trug sich in die ausgelegte Liste ein. Während der Beteiligungsfrist gingen insgesamt acht Stellungnahmen ein, davon zwei per E-Mail über das im Internetangebot bereitgestellte Formular. Vier Träger öffentlicher Belange haben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Die Anregungen wurden anschließend nach Themen sortiert und abgewogen.

Ergebnis der Beteiligung

3. Städtebauliches Konzept/Dichte

Stellungnahme:

Man sehe die (fast) komplette Umbauung des Humboldthafens sehr kritisch, da hier das Land Berlin die Möglichkeit vergebe, eine interessante Freifläche am Wasser zu gestalten. Bemängelt werde, dass die Bürogebäude das Hafenbecken stark in ein steinernes Bett „einquetschen“ würden und der Blick, den ja noch das Fenster des Spreebogenparks aufzeigen wollte, noch zusätzlich zu der Straßenbrücke verbaut werde. Die ursprüngliche Planung der Umbauung aus den 1990er Jahren sei wesentlich filigraner und verträglicher gedacht. Jetzt seien es Baublöcke, die den Hafen umgeben, vorher seien es schmale Riegel mit Durchgängen in den untersten Geschossen gewesen.

Abwägung:

Die Idee der kompletten Hafenumbauung ist Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ aus dem Dezember 1994 (Entwurf Professor Ungers) und ist im Laufe der Jahre in vielen Varianten überprüft worden. Sie war jedoch stets erklärtes städtebauliches Ziel was sich u. A. im Planwerk „Innere Stadt“ niedergeschlagen hat. In diesem Planwerk ist nunmehr die Hafenumbauung so kartiert, wie sie 2007 von Prof. Winkens weiterentwickelt worden war. Dieses städtebauliche Ziel ist am 11. Januar 2011 vom Senat beschlossen worden und somit als Ergebnis einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) zu berücksichtigen. Gegenüber der ursprünglichen Entwurfsidee sieht das jetzige Konzept zwar kompaktere Blockstrukturen für das MK H1 und MK H6 vor, allerdings reichten die Kopfbauten auch vorher bis an den Hafenhals. Durch den Verzicht auf eine Überbauung des Hafenhalses haben sich die Blickbeziehungen vom gegenüberliegenden Spreebogenpark sogar verbessert. Lediglich die Aufständierungen zum Bahnhofsvorplatz und zum Alexanderufer wurden verkleinert. Blickbeziehungen sind aber auch hier durch die etwa 17 m breiten Luftgeschosse möglich. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Es wird mehr Luft und Licht für die Stadt und keine so starke Verdichtung gefordert.

Abwägung:

Dieses grundsätzliche Thema ist in der Begründung Kapitel 3.2.1 zum Bebauungsplan ausführlich behandelt und abgewogen worden. Dabei spielt insbesondere die Priorität der Innenentwicklung und die direkte Nachbarschaft zum Hauptbahnhof eine entscheidende Rolle, die eine Verdichtung nahelegen. Der Stellungnahme wird an dieser Stelle nicht entsprochen.

Stellungnahme:

Die vorgesehene Bebauung beeinträchtigt ganz erheblich den Eindruck des mit dem Hauptbahnhof geschaffenen Kunstwerkes.

Bereits aus der Darstellung des Schattenwurfs und den vertiefenden Betrachtungen der Fassaden ergebe sich, dass die Sichtachsen beidseitig der Spree auf den Bahnhof durch die vorgesehene Bebauung verstellt würden. Eine derartige Sichtbehinderung und Verschattung des Bahnhofes zerstöre die Bedeutung dieses Bauwerkes. Bei den Entwürfen für den Bahnhof sei seinerzeit die visuelle Beeinträchtigung durch andere Bauwerke in diesem Umfang nicht erkennbar. So wurden Millionenbeträge für ein inzwischen weltbekanntes Gebäude investiert, das durch die vorgesehene Bebauung völlig entwertet werde. Insoweit wäre seinerzeit aus heutiger Sicht der Neubebauung auch nur ein billiger Rechteckbau erforderlich. Damit werde auch die Berlinwerbung entwertet.

Abwägung:

Das Bahnhofgebäude ist ein Funktionsgebäude und kein Kunstwerk. Städtebauliches Ziel war von Beginn an, dass der Bahnhof eingebunden werden soll in ein neues Stadtquartier (Titel des Wettbewerbs 1994). Die Deutsche Bahn selbst war Auslober des Wettbewerbs. An den Wettbewerbsentscheidungen war auch der Architekt des Bahnhofes Herr Prof. von Gerkan als

Sachverständiger beteiligt. Der nun zur Umsetzung vorgesehene Städtebau verändert zwar die heutige Situation wird aber vom Plangeber keineswegs als Beeinträchtigung oder Entwertung gesehen, sondern als Vervollständigung des von Beginn an gewollten Städtebaus. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Stellungnahme:

Mit einer weiteren Bebauung der Bahnhofseite zur Spree werde auch die Sicherheitslage nicht nur vom Bundeskanzleramt und dem Reichstag sondern auch von den dort ansässigen Bundesbehörden Deutscher Bundestag u. a. beeinträchtigt. Vielleicht gehöre hier sinnvoller Weise zum Schutz das BKA hin.

Abwägung:

Es kann kein abzuwägender Belang im Sinne einer erkennbaren Verknüpfung zwischen Bebauung gemäß Bebauungsplan und den vorgetragenen Sicherheitsbelangen erkannt werden. Von daher ist keine Abwägung möglich. Der Objektschutz der aufgeführten Einrichtungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

2. Städtebauliche Kriminalprävention

Stellungnahme:

Aus polizeilicher Sicht bestünden gegen die vorgelegten Planungsinhalte keine Bedenken. Im südlichen Bereich des Humboldthafens seien nur wenige Straftaten zu verzeichnen. Dies liege vorrangig an der bisherigen Nutzung als Brache.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine grundsätzliche Bestätigung der Planung hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB.

Die im Folgenden dargelegten Anmerkungen betreffen wichtige Aspekte, die im Zuge der Konkretisierung und Umsetzung der Planung berücksichtigt werden können.

Sie können jedoch auf der Ebene der Bauleitplanung u. a. mangels rechtlicher Grundlagen nicht gesichert werden. Es ist jedoch seitens des Plangebers beabsichtigt, die vorgebrachten Belange durch eine weitere Einbindung der Kriminalprävention außerhalb der rechtlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritte so weit wie möglich zu beachten. Die Stellungnahme wurde zudem sowohl an das Landschaftsplanungsbüro, das die Vorplanung für den öffentlichen Raum (Uferpromenaden) betreut wie auch an das Architekturbüro für den Block MK H6 weitergegeben.

Stellungnahme:

Die beiden Durchgänge der öffentlichen Uferpromenade an der Rahel-Hirsch-Straße seien mit ausreichender Beleuchtung zu versehen, um ein Sicherheitsgefühl aufzubauen und Straftaten / Ordnungswidrigkeiten, die gern im Schutze der Dunkelheit verübt werden, zu verhindern bzw. zu minimieren.

Abwägung:

Die Anregung kann als Vorgabe und Anforderung für die Gestaltung der öffentlichen Räume eingebracht werden. Es besteht jedoch keine Möglichkeit, einen Privaten zur Beleuchtung eines Durchganges zu verpflichten. Allerdings liegt der angesprochene Sicherheitsaspekt im eigenen Interesse des Grundstückseigentümers, so dass von einer ausreichenden Beleuchtung ausgegangen werden kann.

Stellungnahme:

Bei Anpflanzungen seien Höhe und Ausbreitung (z. B. Baumkrone/Schattenwurf in 20 Jahren) zu bedenken sowie die Gewächse so auszuwählen, dass eine verdeckte Tatbegehung (zum Beispiel Sachbeschädigungen) sowie ein Verstecken verdächtiger Gegenstände und Stoffe erschwert bzw. verhindert würden.

Abwägung:

Die öffentlichen Uferpromenaden werden entsprechend ihrer historischen Funktion als Ladeflächen vorwiegend steinern ausgeführt werden.

Stellungnahme:

Die Wege in und aus den Blöcken sollten durch Sichtachsen eine klare Orientierung für den Nutzer aufweisen und sich nach den Seiten hin abgrenzen. Es werde die Anlage der die Blöcke querenden hohen und ineinander gegenüber liegenden Passagen begrüßt, die Sichtbezüge ermöglichen. Sie sollten auch in ihrer Ausgestaltung (Beleuchtung, Freiheit von Nischen etc.) Sicherheitsbedürfnisse der Nutzer berücksichtigen. Dies gelte auch für die am Alexanderufer geplanten Höfe.

Abwägung:

Es liegt der angesprochene Sicherheitsaspekt im eigenen Interesse des Grundstückseigentümers, so dass von einer ausreichenden Beleuchtung ausgegangen werden kann. Die Anregung zu den Sichtachsen ist bereits berücksichtigt. Die Stellungnahme stützt die Planung. Die Empfehlung zur Gestaltung der Höfe wurde an die Architekten weitergegeben.

Stellungnahme:

Reine Dienstleistungsnutzungen ohne Anteile von Wohnnutzung hätten aus polizeilicher Sicht zur Folge, dass keine „soziale Kontrolle“, vor allem zur Nachtzeit, stattfände. Damit hätten Straftäter (Einbrecher, Sachbeschädiger...) ein ideales und ungestörtes Betätigungsfeld. Man sei sich bewusst, dass im Vorfeld der Planung bereits ausführlich über diesen Punkt diskutiert wurde und dass Wohnnutzungen an dieser Stelle aufgrund der Lärmbelastung als kritisch betrachtet werden. Man gäbe trotzdem zu bedenken, dass eine Nutzungsmischung umgesetzt werden sollte, die auch nachts noch weitgehende soziale Kontrolle ermöglicht. Soziale Kontrolle bedeute, dass die natürliche Überwachung durch die Nutzer geschieht. Dies stelle eine wichtige Alternative zu der formellen Überwachung durch Polizei und Ordnungsamt dar und helfe auch kleinere Reibungs- und Konfliktpunkte schon frühzeitig aus der Welt zu schaffen bzw. schon im Ansatz zu unterbinden.

Abwägung:

Der Plangeber teilt die grundsätzliche Befürwortung einer Nutzungsdurchmischung mit Wohnen. Er hat aber nach einem sehr intensiven Abwägungsprozess auf eine erzwungene oder zulässige Wohnnutzung im Plangebiet – außerhalb der in Kerngebieten ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzung – verzichtet. Die Lage und Konfiguration der Baukörper in diesem Teil des Kerngebiets um den Humboldthafen sind insbesondere wegen der Lärmbelastungen nicht für eine Wohnnutzung prädestiniert. Wohnen wird aber im nördlich angrenzenden Bebauungsplan II-201db voraussichtlich ermöglicht bzw. festgeschrieben. Soziale Kontrolle kann aber durch Gastronomie und andere publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss teilweise hergestellt werden. Das dem MK H6 gegenüberliegende Haus der Zukunft ist zudem auf hohe Besucherfrequenzen ausgelegt. Das MK H1 liegt unmittelbar am Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofes mit entsprechender Publikumsfrequenz, also einer ganz besonderen Situation. Im Übrigen ist auch Wohnnutzung kein Garant für soziale Kontrolle gerade in den Nachtzeiten. Der Objektschutz eines Gebäudes obliegt dem Grundstückseigentümer und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Stellungnahme:

Tiefgaragen sollten farblich hell gestaltet und sehr gut beleuchtet sein, keine uneinsehbaren Ecken und Nischen haben und über unverstellte Sichtachsen verfügen. Es müsse eine klare zielgerichtete Beschilderung erfolgen, deren Logik sich dem Nutzer erschließt, wobei gleichzeitig eine Überschilderung zu vermeiden sei. Somit werde eine schnelle Orientierung erreicht, die ein Unsicherheitsgefühl des Nutzers unterbinde. Da die potenziellen Zufahrten z. B. in den „Höfen“ am Alexanderufer vorgesehen seien, sei dort besonders auf Übersichtlichkeit zu achten. Eine Videoüberwachung sei anzuraten. In der Vergangenheit sei eine Vielzahl von Straftaten aufgrund einer guten Videoanlage aufgeklärt worden.

Abwägung:

Die Empfehlung wurde an die Architekten weitergegeben. Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Hinweise nicht regelbar.

Stellungnahme:

Die Einrichtung einer Fahrradstation als sichere Fahrradabstellmöglichkeit werde ausdrücklich begrüßt. Man gehe von einer entsprechenden Überwachung (Videoüberwachung, ggf. Personal) aus.

Abwägung:

Es liegt im Ermessen des Betreibers der Fahrradstation eine Videoüberwachung vorzusehen. Voraussichtlich wird die Deutsche Bahn die Station betreiben.

Stellungnahme:

Da Fahrradstationen tendenziell eher für Ganztagesparken und nicht für Kurzzeiten genutzt würden, müsse auch außerhalb noch genügend und funktionale Fahrradstände zur Verfügung stehen, um ein „wildes“ Anschließen der Fahrräder z. B. an Sitzgelegenheiten oder Abstellen an Hauswänden zu vermeiden. Unorganisiertes Abstellen von Fahrrädern erwecke schnell einen Eindruck von Verwahrlosung und kann andere Ordnungswidrigkeiten / Straftaten (Vermüllung, Graffiti) nach sich ziehen.

Abwägung:

Die Anregungen können zum Teil als Vorgabe und Anforderung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes eingebracht werden. Für die Bauleitplanung sind sie im Übrigen ohne Konsequenz, da insbesondere Benutzerverhalten nicht gesteuert werden kann.

Stellungnahme:

Auf nachfolgenden Planungsebenen seien die weiteren gestalterischen Methoden zur Vermeidung einer hohen Kriminalitätsbelastung und zur Schaffung eines nachhaltigen Sicherheitsgefühls effektiver formulierbar. Dazu stünden auch im weiteren Verlauf des Prozesses Ansprechpartner in der Polizeibehörde jederzeit gerne beratend zur Verfügung.

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 eines Ansprechpartners zurückgegriffen.

3. Verkehr

Stellungnahme:

Die geplanten Fußgänger-/Radwege sollten deutlich sichtbar voneinander getrennt sein und genügend Platz für alle Beteiligten bieten, um Konfliktsituationen zu vermeiden.

Abwägung:

Die Planung ist dem Hinweis durch die ausgewiesene bzw. bereits gebaute Radverbindung im Verlauf des Alexanderufers gefolgt. Ansonsten stehen den Radfahrern der Straßenräume des Friedrich-List-Ufers und der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelle-Ufer mit beidseitigen Radwegen zur Verfügung. In den Öffentlichen Uferpromenaden sind hingegen keine Radwege geplant, um dem Radverkehr keinen Vorrang zu geben. Die konkrete Einteilung der Straßenverkehrsflächen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Im Übrigen ist den städtebaulichen Aspekten einer Bebauung in Wassernähe der Vorrang gegeben worden, so dass insgesamt die Promenadenflächen begrenzt sind.

Stellungnahme:

Begrüßenswert sei ein durchgängiger Uferweg um den ganzen Humboldthafen. Man müsse vom Hbf. bis zum Bundespresseamt (und weiter) ohne Unterbrechung und Treppen behindertengerecht weiter Spazieren / Radfahren / Rollerbladen können. Ein Uferweg vom Schloss

Charlottenburg bis zur Museumsinsel sei eine große Attraktion und sollte daher möglichst breit angelegt sein (so wie der Uferweg vor der "Beamten-Schlange").

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Intention der Planung. Das Land Berlin hat der Planung und Umsetzung der öffentlichen Promenaden entlang der Spree einen hohen Stellenwert eingeräumt, die Spreeufer sind bereits durchgängig – wie erwünscht – der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt worden. Gegenstand dieses Bebauungsplans ist die Anregung jedoch nicht, so dass sie keine Auswirkung auf den Bebauungsplan hat.

Stellungnahme:

Auch wenn die Festsetzung eines Fahrrechts für Radfahrer auf den öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung entbehrlich sei, solle in der Begründung die Aussage, dass die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für den Fahrradverkehr freigegeben seien – ohne dass ein gesonderter Fahrradweg angelegt werde – ergänzt werden.

Abwägung:

Die Begründung enthält bereits entsprechende Aussagen unter Punkt 5.5 Geh- und Fahrrecht sowie in der Abwägung zum Verfahrensschritt gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Der Stellungnahme wird gefolgt, indem zudem im Abschnitt II.5.8 auf die zulässige Fahrradnutzung hingewiesen wird.

Stellungnahme:

Gegen den Bebauungsplan bestünden aus verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme der für Verkehr zuständigen Abteilung der Senatsverwaltung und Umwelt bestätigt die Planung im Grundsatz.

Stellungnahme:

Die S-Bahnlinie 9 halte erst mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen am Ostkreuz wieder am Berliner Hauptbahnhof. Die Erläuterungen zur verkehrlichen Anbindung des Bebauungsplangebietes sollten berücksichtigen, dass die S-Bahn-Achse in Nord-Süd-Richtung noch im Bau sei. Es sei davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt der Fertigstellung der S-Bahnlinie S 21 der Flughafen Tegel außer Betrieb ist. Der Hinweis auf den Flughafen Tegel könne hier entfallen.

Abwägung:

Dies wird in der Begründung berücksichtigt.

Stellungnahme:

Sowohl unter Punkt 5.2.5 als auch unter Punkt 5.5.1 solle die Aussage zum nicht absehbaren Realisierungshorizont für den 2. BA der S 21 (Hauptbahnhof – Potsdamer Platz) mit Bezug auf den StEP Verkehr (Realisierungshorizont bis 2025) überarbeitet werden.

Abwägung:

In die Begründung wird in den genannten Abschnitten auf den Realisierungshorizont 2025 hingewiesen. Eine Änderung der Abwägung ist damit nicht verbunden.

Stellungnahme:

Das Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet überschreite allein schon durch die bisherigen Wohn- Gewerbe und Büronutzung, sowie durch Museen, Theater und städtebaulicher Sehenswürdigkeiten das zulässige Maß. Jede weitere Bebauung erhöhe das Chaos. Eine Entlastung sei jedenfalls nicht ersichtlich. Das bedeute aber auch, dass in dringenden Notfällen die Charité nicht zügig erreicht werden könne mit letalen Folgen für die Betroffenen.

Abwägung:

Die heutigen Verkehrsstörungen sind vor allem in der Invalidenstraße zu verzeichnen und nicht zuletzt auf den Bau der Straßenbahnanlagen zurückzuführen, die ja als zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel zukünftig einer Entlastung des Verkehrs dienen soll.

Für den Bereich des Straßenzuges Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelle-Ufer kann die Aussage über ein Verkehrschaos nicht nachvollzogen werden. Die Verkehrssituation ist gutachterlich untersucht worden und das Ergebnis mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt worden. Diese hat keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Dem Gutachten zur Folge liegen sogar Kapazitätsreserven für die angrenzenden Knotenpunkte vor. Die Charité hat zum Alexanderufer hin nur eine untergeordnete Anbindung. Die Haupteerschließung erfolgt über die Luisenstraße, so dass die geäußerten Folgeerscheinungen für das Krankenhaus nicht erkennbar sind. Die Stellungnahme führt zu keiner geänderten Abwägung.

Stellungnahme:

Aus der Begründung S. 76 gehe hervor, dass die Bewertung der Erschließungssituation auf Bestandszahlen aus dem Jahr 2005 basiere und, dass das B-Planverfahren die Verkehrsprognosedaten 2015, die 2010 offiziell durch die Prognosedaten 2025 ersetzt wurden, berücksichtigt. Mittlerweile liege seit 2010 die Verkehrsmengenkarte 2009 vor. Seitens des Fachreferates VII A werde dazu folgende Stellungnahme abgegeben: „Der B-Plan brauche mindestens eine Aussage, ob die Verkehrsprognose 2025 die Werte bestätigt.“

Abwägung:

Bezugnehmend auf die Stellungnahme ist die zuständige Abteilung um die Bereitstellung der aktuellen Prognosedaten (2025) gebeten worden. Nach Vorlage der Werte können sie im weiteren Verfahren berücksichtigt werden, um anhand der Prognosewerte eine abschließende Prüfung vornehmen zu können. Für den Bereich des MK H6 sind keine Auswirkungen zu erwarten, da es sich um ein Geschäfts-/Bürogebäude handelt mit keiner hohen Fluktuation im Ziel- und Quellverkehr. Großflächiger Einzelhandel ist hier nicht zulässig.

4. Berücksichtigung von U-Bahnanlagen

Stellungnahme:

Der Bereich Immobilienvertragsrecht (F-RC 5) der BVG weist darauf hin, dass hinsichtlich der im Bebauungsplan markierten Flächen im Rahmen der grundbuchlichen Sicherung die Anlagen der BVG bisher noch nicht gesichert seien. Hier arbeite man derzeit mit der zuständigen Stelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zusammen. Es seien die Flurstücke 648, 650 und 651 im Bebauungsplan relevant. Beiliegend übersende man eine Flurkarte dieses Gebietes und einen Auszug aus dem vom Senat erstellten Übersichtsplan der U-Bahnanlagen. Hierzu übersende man eine zusammenfassende Kurzbeschreibung der entsprechend zu regelnden grundbuchlichen Rechte für die Anlagen.

Wenn die geplante Investition zu einem Verkauf der Flächen führe, seien die Rechte der BVG durch rechtzeitige grundbuchliche Sicherung unbedingt zu berücksichtigen

Abwägung:

Es obliegt der BVG selbst, den Prozess der grundbuchlichen Sicherung voranzutreiben. Dies ist kein planungsrechtliches Thema. Für den Bebauungsplan entsteht aus der Stellungnahme kein Handlungserfordernis.

Stellungnahme:

Die geplante Maßnahme betreffe Anlage der U-Bahnlinie U 5. Man beachte hierzu bitte die Auflagen des Bereiches U-Bahn (VBI-BA 32). Man habe keine grundsätzlichen Einwände gegen den B-Plan Entwurf.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Stellungnahme:

Aufgrund des Fachplanungsvorbehaltes § 38 BauGB könne durch einen Bebauungsplan des Landes Berlin oder eine Baugenehmigung nach der BauOBln nicht in den Bestand einer nach Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz) gesicherten Bahnanlage eingegriffen werden.

Der Tunnel sei generell für eine Verkehrslast durch eine Kombination SLW60/30 gemäß „BT“ ausgelegt (SLW 60= Gesamtgewicht 60 t, 3 Achsen mit je 20 t, Grundfläche 3,00 m x 6,00 m). Die Ersatzflächenlast im Bereich der SLW-Regelgrundfläche betrage 3,33 t/m², vollflächig könnten Verkehrslasten von 1,10 t/m² aufgebracht werden. Höhere Verkehrslasten dürften direkt über und neben dem Bauwerk nicht aufgebracht werden.

Beim Bau der U-Bahnanlagen seien weiterhin Lasten für die Überbauung mit dem Bauwerk U 7 berücksichtigt worden. Anbei werde eine Zusammenstellung der in der Bestandsstatik angesetzten Lasten beigelegt (Anlage 1). Die Lasten seien teils nicht über den gesamten Querschnitt angesetzt worden. Die Lage der Fugen sei dem beigelegten Ausschnitt aus dem Übersichtsplan (Anlage 2) zu entnehmen. Inwieweit diese Lasten mit der im Bauungsplan festgeschriebenen Nutzungen, Bauhöhen usw. übereinstimmen würden, könne man nicht beurteilen. Ständige Lasten dürften in Anlehnung an die in die Statik berücksichtigten Lasten in den Anlagen der BVG abgesetzt werden. Die Überbauung der Anlagen, die Einbringung von Lasten und mögliche Einflüsse auf die Tunnelanlagen seien nachzuweisen und im Vorfeld abzustimmen.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist dem Plangeber bekannt. Er hat deshalb u. A. die Hinweise Nr. 1 und 2 in den Bebauungsplan aufgenommen. Siehe hierzu nachfolgende Abwägungen.

Die Informationen sind einem Statiker übergeben worden, der die nunmehr vorgesehene Überplanung mit den Angaben abgleicht und ggf. zusätzliche Lösungsansätze unterbreitet. Im Ergebnis ist die Machbarkeit einer Überbauung nachgewiesen worden.

Mit „U 7“ ist hier entsprechend den Unterlagen im Anhang zur Stellungnahme die Gebäudekonfiguration gemeint, die seinerzeit auf Grundlage der Gebäudeplanung von Prof. Ungers in die Bauleitplanung eingeflossen war.

Stellungnahme:

Gemäß BauGB § 9(6) solle nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig seien. Im Plangebiet befinde sich die planfestgestellte Bahnanlage der U-Bahnlinie U 5. Die Anlage sei entsprechend farblich im Bebauungsplan darzustellen.

Abwägung:

Der Bebauungsplan hat die U-Bahn (gegenwärtig noch U 55) bereits nachrichtlich übernommen.

Stellungnahme:

Man weise darauf hin, dass man auf Basis der vorliegenden Unterlagen nicht beurteilen könne, ob die in der Nebenzeichnung 7 ausgewiesenen Flächen für Tiefgaragen sich mit den Anlagen der BVG vertragen. Diese gelte sowohl für die Tiefenanlagen als auch für die räumliche Ausdehnung.

Abwägung:

Die BVG hat als Betreiberin der U-Bahn Zugang zu den Planfeststellungsunterlagen, so dass eine Prüfung möglich sein müsste. Seitens des Plangebers ist die Ausdehnung der Tiefgarage durch das Architekturbüro von Prof. Winkens geprüft worden. Die auf Basis des Fachplanungsrechtes planfestgestellten Anlagen der U-Bahn sind ohnehin nur nachrichtlich übernommen und keine Festsetzungen. Das Fachplanungsrecht hat hier Vorrang. Dem wird im Bebauungsplan durch den Hinweis Nr. 2 Rechnung getragen. Der Hinweis Nr. 2 lautet: „Bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt hervorzurufen, dürfen nur mit der Zustimmung der DB AG bzw. der BVG errichtet werden und die Bautätigkeit ist mit dem Betreiber der Bahnanlagen abzustimmen.“ Damit ist planerisch hinreichend Vorsorge getroffen, dass eine Beeinträchtigung der Anlagen der U-Bahn nicht stattfinden kann. Weiterer Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Bauleitplanung nicht.

Stellungnahme:

Inwieweit die im Bereich des Bebauungsplans vorhandenen Treppenanlagen in dem vorliegenden Bebauungsplan ausreichend dargestellt seien, könne man nicht beurteilen. Die Funktionsfähigkeit und die Zugänglichkeit planfestgestellter U-Bahn Anlagen dürfe durch eine Überbauung nicht beeinträchtigt werden. Man verweise auf die Regelungen des Nachbarrechtsgesetzes.

Abwägung:

Der BVG hat als Betreiberin der U-Bahn Zugang zu den Planfeststellungsunterlagen, so dass eine Prüfung möglich sein müsste. Die BVG ist sowohl im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB im Mai 2008 als auch der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im Dezember 2008/Januar 2009 zu einer Stellungnahme aufgefordert worden und hat keine Bedenken gegen die Überplanung des südlichen Zugangs zur U-Bahn vorgetragen. Dabei hat sich die Zugänglichkeit zur eingehausten Treppenlage gegenüber dem Planungsstand zur Behördenbeteiligung insofern verbessert, als diese nunmehr innerhalb des Luftgeschosses liegt, in welchem zudem eine Fläche für eine Belastung mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegt ist.

Lediglich der oberirdische Zugang vom Friedrich-List- Ufer auf das Niveau der Ladestraße ist neu zu organisieren. Der Bebauungsplan enthält u. a. aus diesem Grunde den Hinweis Nr. 1. „Die „Funktionsfähigkeit und die Zugänglichkeit planfestgestellter Anlagen wie z. B. Treppenanlagen und Zugänge darf durch eine Über- oder Unterbauung nicht beeinträchtigt werden. Auf die Regelungen des Berliner Nachbarrechtsgesetzes wird hingewiesen.“ Im Übrigen siehe auch hier Hinweis Nr. 2. Weiterer Handlungsbedarf besteht für den Bebauungsplan nicht.

Stellungnahme:

Bereich Technische Gebäudeausrüstung und Maschinelle Anlagen:

In dem benannten Bereich befänden sich Be- und Entwässerungsanlagen der U-Bahn. Man beachte bitte die Grüneintragungen auf den zugestellten Zeichnungen. Für Rückfragen stehe Frau Zielisch unter der Tel. Nr. 256 23814 zur Verfügung.

Abwägung:

Wie hinsichtlich der möglicherweise erforderlichen Verlegung der oberirdischen Zugangstreppe zum eigentlichen Eingangsbauwerk zur U-Bahn innerhalb des MK H1, kann eine Verlegung der genannten technischen Anlagen nur in enger Abstimmung mit der BVG erfolgen. Auch hierbei kommen die Hinweise Nr. 1 und 2 zum Tragen. Planungsrechtlich besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Schallimmissionen und Erschütterungen durch den U-Bahnbetrieb könne man nicht ausschließen.

Abwägung:

Der Bebauungsplan enthält im Sinne der planerischen Vorsorge eine Festsetzung (textliche Festsetzung Nr. 5.2) der zur Folge die Gründung von Hochbauten schwingungstechnisch abgekoppelt von den planfestgestellten Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich – Fern-, Regional-, S-Bahn und U-Bahn (U 55) - errichtet werden müssen. Weitere Regelungsmöglichkeiten gibt es nur außerhalb des Planungsrechts, wie im Baugenehmigungsverfahren.

Stellungnahme:

Über die U-Bahnanlagen dürften nur flachwurzelnnde Gewächse angepflanzt werden, damit die Tunneldichtung nicht beschädigt würden.

Abwägung:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist über den Tunnelanlagen ein Gebäude vorgesehen, so dass hier keine Bepflanzung erfolgt. Weitere Regelungen sind nicht erforderlich.

Stellungnahme:Bereich Omnibus

Den Bebauungsplan **II-201da** habe man geprüft. Gegen die Durchführung der vorgesehenen Arbeiten bestehen keine Bedenken. Vorsorglich weise man auf den Omnibusverkehr im Planungsbereich hin. Man gehe davon aus, dass die Arbeiten so ausgeführt werden, dass die dort verkehrenden Omnibuslinien während der gesamten Bauzeit planmäßig verkehren können. Sollten in diesem Zusammenhang Maßnahmen erforderlich werden, die den Omnibuslinienbetrieb beeinträchtigen, wird darum gebeten, bei Umleitungen 12 Wochen bzw. bei Haltestellerverlegungen 10 Tage vor Baubeginn einen Ortstermin anzuberaumen.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung. Die vorsorglich gegebenen Hinweise tangieren nicht das Planungsrecht.

5. UmweltbelangeStellungnahme:

Im Gegensatz zu der Planung, die in der frühzeitigen Beteiligung zum B-Plan II-201d im Frühjahr 2007 vorgestellt worden seien, seien die verbleibenden, an den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal angrenzenden Flächen nicht mehr als „öffentliche und private Grünflächen“, sondern als Verkehrsflächen dargestellt, nämlich als sog. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, in diesem Fall: öffentliche Uferpromenade.

Abwägung:

Die Darstellung ist weitgehend korrekt, allerdings war die Festsetzung privater Grünflächen zu keinem Zeitpunkt vorgesehen.

Stellungnahme:

Es entstehe eine weitere Steinwüste in der Innenstadt. Wieder einmal werde trotz kompletter neuer Bebauung ein Innenstadtbereich unveränderlich voll versiegelt. Was sei mit den langfristigen Stadtentwicklungs- und Landeszielen wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Erhalt und Förderung natürlicher Lebensgrundlagen/Ressourcen, Biodiversität? Wie sollten künftige Generationen in einer derartigen verbauten und luftverschmutzten Innenstadt – Tendenz: steigend - leben? Die im Geltungsbereich immerhin seit Jahrzehnten an den Gebiets- und Gewässerändern, wenn auch lückig, vorkommende Vegetation werde komplett beraumt. Außer der per Festsetzung 6.1 bewirkten Begrünung von mindestens 50 % der Dachflächen werde es keinerlei weitere Pflanzflächen geben. Der Versiegelungsgrad werde von 30 % auf 100 % steigen. Zu bewerten sei hierbei immer der größtmögliche Nachteil.

Abwägung:

Ein nennenswerter Vegetationsbestand ist im Plangebiet nicht vorhanden. Der neue Baukörper im MK H6 wird mit verschiedenen Materialien und keineswegs nur steinern hergestellt. Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme ist der „Geschichtspark Zellengefängnis“ mit einer Größe von ca. 3 ha als Ausgleichsmaßnahme hergestellt worden. Südlich des Bauvorhabens liegt der Spreebogenpark mit einer Größe von ca. 6 ha, den das Land Berlin im Zuge der Hauptstadtplanung hergestellt hat – Flächen bei denen beispielhaft das Land Berlin zugunsten der Freiraumentwicklung mit den positiven Implikationen für die Umwelt auf eine bauliche Nutzung verzichtet hat. Von daher kann die Stellungnahme nicht nachvollzogen werden. Hinzu kommt, dass eine Bebauung und Versiegelung auch nach § 34 BauGB, also ohne die Festsetzung eines Bebauungsplans, gegenwärtig zulässig wäre. Die Stellungnahme hat für den Bebauungsplan keine Auswirkung.

Stellungnahme:

Es fehle die Festsetzung von Fassaden, die mit selbstklimmenden oder rankenden Pflanzen zu begrünen seien. Dies käme nicht nur Vögeln, Insekten und Fledermäusen zugute, sondern hätte auch positive Wirkung auf Klima und Wasserhaushalt.

Abwägung:

Auf eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wurde bewusst verzichtet, da eine derartige Gestaltung städtebaulich an dieser Stelle als unpassend bewertet wurde, da sie dem urbanen Charakter der Hafensituation nicht entspricht.

Stellungnahme:

Es fehle auf jeden Fall die Festsetzung von Vegetationsflächen, insbesondere von vegetationsbestandenen Streifen an den Ufern zur planungsrechtlichen Sicherung des übergeordneten Biotopverbunds!

Abwägung:

Die von der Planung betroffenen Flächen besitzen keine bzw. nur eine äußerst geringe Bedeutung für den Biotopverbund. Es handelt sich vorwiegend um vegetationslose bzw. sehr lückig und artenarm bewachsene Flächen, die sich zudem gegenwärtig bereits in isolierter Lage befinden. Historisch, als ehemalige Ladestraßen des Hafens, waren die Flächen ebenfalls versiegelt. Es war immer Gegenstand der Abwägung, dass die Promenadenflächen in diesem Bereich – entsprechend ihrer historischen Funktion als ehemalige Ladeflächen des Hafens – steinern hergestellt werden sollen. Daran ändert auch die Art der Nutzung (Öffentliche Grünfläche oder Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) nichts. Entscheidend ist die Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“. Eine Änderung des Bebauungsplans erfolgt nicht.

Stellungnahme:

Empörend sei, dass und wie die in den übergeordneten gesamtstädtischen Planungen FNP und LaPro eindeutig vorgesehenen Begrünungen der betroffenen Gewässerränder durch die vorliegende Planung gelinde gesagt „ignoriert“ werde. Die Rechtmäßigkeit dieses Vorgehens sei zu prüfen. Es bestehe ein Widerspruch zwischen Bebauungsplan und übergeordneten Planungen von FNP und LaPro: Der Bebauungsplan müsse wie in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bauungsplan II-201d dargestellt gewesen sei, wieder so geändert werden, dass uferbegleitende öffentliche Grünflächen angelegt würden.

Abwägung:

Die Entwickelbarkeit der Festsetzungen aus dem FNP ist in der Begründung ausführlich dargelegt worden. Die Darstellung des Grünzuges in symbolischer Breite ist nicht zwingend mit einer lückenlosen „Begrünung der betroffenen Gewässerränder“ verbunden, da Grünzüge unterschiedlichen Zwecken, insbesondere auch der Erholungsfunktion dienen. In der Stellungnahme wird verkannt, dass auch die Festsetzung einer Grünfläche durch befestigte Flächen umgesetzt werden kann. Der Bebauungsplan wird nicht verändert.

Stellungnahme:

Das *LaPro konkretisiere den FNP wie folgt*: „Für den Erhalt der biologischen Vielfalt spielt die Verbindung von Lebensräumen eine immer größere Rolle. Die zunehmende Zerschneidung unserer Landschaft durch Straßen, Schienen, ausgeräumte Feldfluren oder Siedlungen führt zu einer immer stärkeren Zersplitterung und Isolation ehemals großer, zusammenhängender Populationen. In voneinander isolierten Populationen kommt es schnell zur genetischen Verarmung. Damit erhöht sich die Gefahr, auf Veränderungen von Umweltbedingungen nicht mehr reagieren zu können. Ein Ausweichen ist ebenso unmöglich, wie die spätere Wiederbesiedlung der Flächen, da es Barrieren gibt, die nicht überwunden werden können. Der Biotopverbund wurde daher als Schutzziel im Naturschutzgesetz verankert.“

Abwägung:

Es besteht kein Widerspruch zwischen dem Bebauungsplan und den übergeordneten Zielen des FNP und des LaPro. Alle zuständigen Fachbehörden haben dies bestätigt. Somit besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Die beschriebene Ausgangssituation trifft für den Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** nicht zu. Hier gibt es keine ehemals großen, zusammenhängenden Populationen, die durch die Planung zerschnitten werden. Die betroffenen Flächen können gegenwärtig nur in

äußerst eingeschränktem Rahmen einen Beitrag zum Biotopverbund leisten, da sie vorwiegend vegetationsfrei sind und immer wieder temporär intensiv genutzt werden. Die bereits vorhandene Barrierewirkung für immobile Arten durch die bestehende Bebauung und die Verkehrswege sowie nicht zuletzt die Spree selbst wird durch den Bebauungsplan nicht erheblich verstärkt. Das Schutzziel der Erhaltung des Biotopverbundes wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Zudem wird missverstanden, dass das LaPro zwar in der Abwägung zu berücksichtigen, aber keineswegs als verbindliche Vorgabe zur Umsetzung anzusehen ist. Der Plangeber hat im Rahmen der Abwägung einen Spielraum, sich zu entscheiden. Dies ist hier erfolgt. An der Abwägung halt der Plangeber fest.

Stellungnahme:

Zum Biotop- u. Artenschutz sage der Umweltbericht aus: „Den hier formulierten Zielen wird insoweit entsprochen, als dass der Bebauungsplan die Neuordnung der Ufernutzung im Sinne einer öffentlichen Durchwegung und die Stärkung der baulichen Beziehung auf das Spreeufer vorsieht.“

Es wird bezweifelt, dass das mit vom LaPro formulierten übergeordneten Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftsplanung zu tun habe. Gemäß Umweltbericht, S. 32 seien die für Biotop- und Artenschutz genannten Ziele nur eingeschränkt relevant, weil es nur geringen Vegetationsbestand mit sehr geringer biotischer Vielfalt gibt. Da zu den Zielen außer Erhalt auch die Schaffung, Entwicklung und Verbesserung (z. B. zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, des gebietstypischen Baumbestandes und der Biotopqualität) zählen, sei dieses Argument paradox.

Abwägung:

Würde der Plangeber der Argumentationsschiene folgen, wäre die Entwicklung der biotischen Vielfalt als Maxime planerischen Handelns anzusehen, der gegenüber der Entwicklung von städtischen Strukturen zurückstehen müsste. Die Entwicklung von Natur und Landschaft ist jedoch nur ein Belang unter vielen, ein zwingendes Optimierungsgebot besteht nicht. In der Abwägung sind auch andere Belange wie Denkmalschutz, Innenentwicklung, Schaffung von Arbeitsplätzen etc. zu berücksichtigen. Die Aussage im Umweltbericht wird nicht geändert. Zudem sind derartige Entwicklungsmaßnahmen an anderer Stelle deutlich wirksamer, wenn bereits eine entsprechende Vegetation vorhanden ist und ufernahe Flächen für den Biotopverbund aufgrund ihrer Lage und Verbindung zu angrenzenden Lebensräumen vielfältige Vernetzungsaufgaben erfüllen können. Der von der Planung betroffene Bereich könnte selbst bei Erfüllung aller in der Stellungnahme vorgeschlagenen Maßnahmen nicht eine dem Aufwand entsprechende Lebensraumqualität entwickeln und würde wohlmöglich durch (der Argumentation der Stellungnahme folgend z. B. Fassadenbegrünung und Baumpflanzungen) eine gewisse Lockwirkung auf Vögel und Fledermäuse die schienenverkehrsbedingte Schlagopferzahl erhöhen und so die innerstädtische Konfliktsituation für mobile Arten eher verschärfen. Wenig oder nicht mobile Arten würden die Flächen voraussichtlich weiterhin nur schwerlich nutzen können (siehe beschriebene bestehende Barrieren). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt und der Umweltbericht nicht verändert.

Stellungnahme:

Die Artenvielfalt der Tiere und des Spontanbewuchses werde beseitigt. Das Einzugsgebiet der Fledermäuse, vieler Nager und Vögel auf dem Wasser und auf dem Land werde beeinträchtigt. So wie sich die Eichelhäherpaare zurückziehen werde und aus dem dortigen Stadtbild mangels Lebensraum mit anderen Vögeln und Tierarten insbesondere im Uferbereich verschwinden wird es auch auf dem Wasser sein. Die sich gerade angesiedelten scheuen Reiherenten werden zum Rückzug gezwungen. Damit verschlechterten sich die gesamten Lebensumstände für Mensch und Tier.

Abwägung:

Derzeit ist die Fläche größtenteils unbewachsen und weist nur sehr vereinzelt spontanen Bewuchs auf, der alles andere als vielfältig ist (nitrophile Ruderalvegetation, vgl. aufgeführte Arten im Umweltbericht). Sie steht für viele Tierarten (auch die in der Stellungnahme genannten) aufgrund der größtenteils fehlenden bzw. artenarmen Vegetation, aber auch der wechselnden Zwischennutzungen gegenwärtig nicht als Lebensraum zur Verfügung; wenn die Fläche aufgrund der Bebauungsplanung weiterhin nicht zur Verfügung steht, sorgt dies nicht für den behaupteten Rückzug einzelner Arten aus dem Stadtgebiet. Es ergibt sich kein weiterer Untersuchungsbedarf.

Stellungnahme:

Auch zum Landschaftsbild sei die Argumentation im Umweltbericht abwegig. „Die vorliegende Planung folgt den Zielen zum Erhalt und zur Entwicklung prägender Landschaftselemente sowie der Anlage ortsbildprägender Freiflächen durch eine ansprechende, erstmalige Gestaltung einer öffentlichen Uferpromenade.“ Denn Ziele seien u. a. die Entwicklung markanter Grünstrukturen, raumbildender Leitbaumarten, des Grünanteils (Dach-, Fassadenbegrünungen), begrünter Straßenräume und Stadtplätze.

Abwägung:

Auch für die Entwicklung des Landschaftsbildes gibt es kein Optimierungsgebot für Grünflächen. Das städtische Landschaftsbild ist vielmehr weitgehend von Bebauung geprägt. An der hier in Rede stehenden Situation ist es aber gerade der Wechsel aus Stadtkante nördlich der Spree und quasi offenem Landschaftsraum des Spreebogens einschließlich der Wasserflächen, der prägend für das Landschaftsbild ist. Es erfolgt keine Änderung des Umweltberichtes.

Stellungnahme:

Nicht nur der Widerspruch zu den übergeordneten Planungen spreche für eine Planungsänderung zugunsten der Festsetzung öffentlicher Grünflächen, sondern auch die in der Begründung aufgezeigte negative Wirkung auf sämtliche Schutzgüter und deren Wechselwirkungen.

Abwägung:

Im Umweltbericht aufgezeigte negative Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter könnten sich unabhängig von der Aufstellung des Bebauungsplans aus der gegenwärtig planungsrechtlich jederzeit möglichen Nutzung des Geländes ergeben. Die in der vorliegenden Planung konkretisierten Ziele für die Nutzung sehen im Gegenteil ebenfalls eine Verbesserung für das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung vor, die ohne die Aufstellung des Bebauungsplans nicht sichergestellt wäre. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen, der Umweltbericht wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Statt der vom LaPro für die Erholung und Freizeitnutzung geforderten Neuanlage eines Grünzugs mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten werde die vorliegende Planung damit begründet: „Die Bebauungsplanung macht die Uferbereiche der Öffentlichkeit zugänglich, verbessert entschieden die Aufenthaltsqualität und schafft repräsentative Freiflächen im Rahmen einer stadtbildprägenden Gesamtkonzeption.“ Das erfülle jedoch auch eine öffentliche Grünfläche entlang der Ufer!

Abwägung:

Es erfolgt die Umsetzung des im FNP dargestellten Grünzugs in Form von öffentlichen Uferpromenaden, ergänzt um einen Abschnitt des Alexanderufers mit beidseitigem Radweg. Die Uferpromenaden stehen Fußgänger und Radfahrer zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Zur Art der Gestaltung der Promenade trifft das LaPro als übergeordnete gesamtstädtische Planung keine Aussagen. Von daher steht die Planung im Einklang mit den Zielen des LaPros. Aus der Stellungnahme ergibt sich kein Änderungserfordernis.

Stellungnahme:Flora

Lückiger Bewuchs, teils ruderal, teils Sträucher, ein Baum StU 82. Glücklicherweise seien für die Vegetationsentwicklung die Flächen nicht frei zugänglich. Der genaue Umfang der Vegetationsflächen werde nicht nachvollziehbar als gering dargestellt, Bestandsaufnahmen seien offensichtlich nicht gemacht worden. Es fehlten Angaben zu Flächengrößen.

Abwägung:

Die Behauptung, eine Bestandsaufnahme sei nicht erfolgt, ist unzutreffend (die Beschreibung der Vegetation aus dem Umweltbericht wird in der Stellungnahme selbst zitiert). Auf eine Quantifizierung des spontanen Bewuchses wurde verzichtet, da eine flächige Aufnahme aufgrund der größtenteils nur stark vereinzelt Vegetationsvorkommen höchstens in den Hangbereichen der Hugo-Preuß-Brücke möglich gewesen wäre. Zudem ist der Bewuchs aufgrund temporärer Zwischennutzungen sehr wechselhaft und größtenteils äußerst kurzlebig. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf

Stellungnahme:

Je nachdem, wer zuerst baue S 21 oder Bebauung nach diesem B-Plan sei für den vollständigen Verlust des Vegetationsbestands zuständig. Für den vollständigen Verlust potenzieller Vegetationsstandorte sei allein dieser B-Plan zuständig!

Maßnahmen: Die festgesetzte Dachbegrünung sei unzureichend. Die Festsetzung weiterer Vegetationsflächen sei notwendig, hierzu zählten auch Fassadenbegrünungen. Dass der Bezirk aus Finanznöten nicht in der Lage sei, weitere Grünflächen anzulegen und zu unterhalten, sei bedauerlich. Die Notwendigkeit der Anlage von Grünflächen für die nachhaltige mittel- bis langfristige Verbesserung der Schutzgüter für künftige Generationen dürfte darüberstehen! Maßnahmen: Erhöhung der Vegetationsflächen, Fassadenbegrünungen, Baumpflanzungen, Vegetation: heimische Arten.

Abwägung:

Die Auffassung ist unzutreffend. Wenn aufgrund der Umsetzung einer Planfeststellung Vegetation verloren geht, ist dies der Fachplanung geschuldet, auch wenn sich die Fläche im Geltungsbereich eines Bebauungsplans befindet.

Auf die Festsetzung von Vegetationsflächen (außer Dachbegrünung) und zur Fassadenbegrünung wurde bewusst verzichtet, da eine derartige Gestaltung städtebaulich an dieser Stelle als unpassend bewertet wurde, da sie dem urbanen Charakter der Hafensituation nicht entspricht. Zudem ist der Bebauungsplan **II-201da** Teil der Gesamtmaßnahme des „Stadtquartiers Lehrter Bahnhof“ für die als eine Ausgleichsmaßnahme der Geschichtspark Zellengefängnis realisiert worden ist. Insofern ist der Blick alleinig auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-20da unzureichend. Der Plangeber hat im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme seinen Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet. Dies wäre ohne die Bebauungsplanverfahren nicht regelbar gewesen. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Stellungnahme:Fauna

Während einer Begehung im April 2012 seien keine besonderen faunistischen Beobachtungen gemacht worden. Es werde gefragt, was unter einer besonderen faunistischen Beobachtung zu verstehen sei. Was seien denn keine besonderen Arten oder große Populationen? Es werde gefragt, wer die Begehung gemacht habe, wie lange diese gewesen sei, wieso sie nur einmal gemacht worden sei und nach welchen Tiergruppen gesucht worden sei?

Es werde auf bekannte Ergebnisse von Untersuchungen zur Laufkäferfauna auf dem Areal der heutigen O2-World an der Warschauer Straße verwiesen, wo u. a. zwei in Berlin vom Aussterben bedrohte Arten, (*Harpalus modestus* und *Lionychus quadrimaculatus*) auf Schotterflächen gefunden worden seien. Eine Begehung im April hätte diese Funde nicht ergeben.

Ein Fachgutachten zum Fledermausvorkommen sei in Auftrag gegeben, das nicht nur div. Vorkommen bestätigte, sondern auch noch Vermeidungs-, Minderungs-, Ersatzmaßnahmen vorschlug. Diese wurden nur rudimentär durch 50 %-ige Dachbegrünungen in die Planung übernommen (keine Aufnahme der geforderten Ersatzlebensstätten, keine Schaffung weiterer heimischer Vegetationsstrukturen durch Fassadenbegrünungen und Grünanlagen, keine Bäume – auch keine insektenfreundlichen Lampen im Außenbereich). Der Vorschlag, bei der Bepflanzung heimische Arten zu verwenden, läuft voll ins Leere, da es keine Vegetationsflächen geben wird.

Maßnahmen: Erhöhung der Vegetationsflächen, Fassadenbegrünungen, Baumpflanzungen, Vegetation: heimische Arten

Abwägung:

In Abstimmung mit den Fachbehörden erfolgten außer für die Tierartengruppe der Fledermäuse keine gesonderten faunistischen Untersuchungen. Diese waren aufgrund der Untersuchungsergebnisse im Rahmen des VZB-Planfeststellungsverfahrens (vgl. auch Hinweis auf die Untersuchungen im Umweltbericht) sowie der vorhandenen Flächenbeschaffenheit und des entsprechend weitgehenden Fehlens von Habitatfunktionen als nicht erforderlich erachtet wurden. Bei der vegetationskundlichen Untersuchung der Fläche im April 2012 wurde besonderes Augenmerk auf faunistische Vorkommen gelegt. Es wurden lediglich drei Vogelbeobachtungen auf den Flächen gemacht, bei denen es sich jeweils um Ubiquisten handelte (Nebelkrähe, Haussperling). Die größtenteils sichtbar verdichteten, wiederkehrend gestörten und teils befestigten vegetationslosen Bereiche sind als Lebensraum gefährdeter Laufkäfer- und sonstiger Insektenarten insbesondere eingedenk der Beschaffenheit angrenzender Flächen nicht geeignet. Die größtenteils voll befestigten Uferkanten weisen ebenfalls keine geeigneten Lebensräume für Wasservögel oder Quartiersgelegenheiten für Fledermäuse auf.

Die Artengruppe der Fledermäuse wurde in Abstimmung mit den Fachbehörden aufgrund der bekannten Fledermausvorkommen am Charitégebäude und der allgemeinen Leitlinienfunktion der Spree für Fledermäuse untersucht, da somit ein Vorkommen von Vertretern dieser Tierartengruppe im Plangebiet als wahrscheinlich eingestuft werden konnte. Die Ergebnisse des Fachgutachtens zur Fledermausfauna stellen neben den das Gebiet überfliegenden Individuen (über dem Wasser jagende Tiere) auch fest, dass sich am Humboldthafen keine Quartiere befinden und somit Quartiersbeseitigungen im Zuge der neuen Nutzung des Geländes ausgeschlossen sind; die Jagd über dem Gewässer ist auch nach Durchführung der Planung möglich. Eine erhebliche negative Auswirkung der Planung auf Fledermäuse lässt sich nicht ableiten; die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht als „Vermeidungs-, Minderungs- und Ersatzmaßnahmen“ im Sinne der Eingriffsregelung zu verstehen, sondern haben höchstens empfehlenden Charakter. Sie finden sich ebenso bereits als Empfehlungen für die Gestaltung der Dachbegrünung im Umweltbericht wieder. Eine Änderung des Umweltberichts ist nicht erforderlich.

Stellungnahme:

Schutzgut Boden

Zurzeit seien ca. 30 % versiegelt, später 100 % des Gebietes – das sage alles! Tiefgaragen und besondere Bauweisen gegen Erschütterung kommen hinzu. Laut Begründung, S. 44 dass der sparsame Umgang mit Grund und Boden trotzdem gesichert ist, weil „in der Folge der Landschaftsverbrauch an anderer Stelle minimiert werden kann“, hört sich gut an, entbehrt aber jeder Grundlage. Wo ist denn diese andere Stelle? Uns sind keine Beispiele bekannt!

Maßnahmen: Nur auf S. 44 wird gesagt, dass Wege und Zufahrten möglichst in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden sollten. Dies ist keine Festsetzung, dies liest später kein Mensch. Derartige Aussagen sind nur bei Festsetzungen wirksam. Maßnahmen: Wirksamer Bodenschutz lässt sich nur durch eine Festsetzung des Versiegelungsgrades der Freiflächen auf maximal 50 % erzielen!

Abwägung:

Es ist erklärtes Ziel des Bundesgesetzgebers, die Innenentwicklung allgemein zu fördern und Freiräume zu erhalten. Dies trifft auch für die landesplanerischen Zielsetzungen in Berlin zu.

Es geht dabei nicht um eine bestimmte „Stelle“, sondern um ein Prinzip. Die Innenentwicklung ist angesichts der Tatsache, dass die Metropole an Bewohnern und Arbeitsplätzen zunimmt, besonders virulent. Die gestellte Frage kann nur als rhetorisch aufgefasst werden, verfügt das Land Berlin doch über einen Anteil von knapp 33 % Wald- und Grünflächen im Stadtgebiet. Abgesehen davon verkennt der Einwender, dass eine vollständige Versiegelung und Bebauung bereits im Rahmen des § 34 BauGB zulässig wären. Der geforderten 50 %igen Versiegelung nachzukommen, würde einen Verzicht auf den durch Wettbewerbe und Gutachterverfahren entwickelten Städtebau bedeuten. Der Stellungnahme wird im Rahmen der Abwägung nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Schutzgut Wasser - Grundwasser

Auch die Grundwasserneubildung wird durch die geplante Neuversiegelung verhindert. Die Tiefgeschosse werden den Grundwasserstrom behindern (S. 45) Durch die mögliche komplette Versiegelung ist auch das Regenrückhaltevermögen der Böden extrem verschlechtert. Es kommt zu höheren Verdunstungsraten und Schwülegefährdungen. Dieser Punkt gehört deshalb ebenfalls in die Aussagen zum Schutzgut Mensch!

Maßnahmen: Der Freiflächen-Versiegelungsgrad darf maximal 50 % betragen. Dies ist per Festsetzung zu sichern. Und diese Freiflächen müssen begrünt werden.

Abwägung:

Durch die vorliegende Planung wird es angesichts der gegenwärtigen Bebauung der angrenzenden Areale und des vergleichsweise kleinflächigen Plangebiets nicht zu einer derart nennenswerten Veränderung der Schwülegefährdung oder Verdunstungsleistung (gegenwärtig größtenteils vegetationslose Fläche!) kommen, als dass dieser Punkt zusätzlich beim Schutzgut Mensch zu erörtern wäre. Im Übrigen ist auch hier bei der Abwägung geltendes Baurecht zugrunde zu legen. Ergänzend wird auf die Abwägung zur vorhergehenden Stellungnahme verwiesen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Schutzgut Klima - Klima/Luft

Die Stellungnahme zitiert Aussagen aus dem Umweltbericht, denen zufolge seit 1996 eine Verschlechterung der klimatischen Ausgangssituation und der übergeordneten Austauschfunktion stattgefunden hat. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass in den vergangenen Jahren zunehmend offene Bereiche in der Innenstadt bebaut und versiegelt wurden.

Vorzunehmende Maßnahmen seien: Erhöhung der Vegetationsflächen (s. o.) auch Fassadenbegrünungen sind notwendig. In diesem Sinne müssen Bepflanzungen und hier insbesondere Pflanzungen großkroniger Bäume (z. B. Alleen) festgesetzt werden.

Abwägung:

Die in Rede stehende Planung betrifft einen Raum, der die Pflanzung von Alleen nicht ermöglicht. Die wiederholt geforderten Fassadenbegrünungen entsprechen an dieser Stelle nicht dem städtebaulichen Konzept.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Schutzgut Landschaft

Über das Landschaftsbild könne man bekanntlich streiten. Ansprechend gestaltete Grünflächen, hier insbesondere begrünte Ufer, hätten positiverer Auswirkungen auf das Landschaftsbild und insbesondere die Aufenthaltsqualität als die dargestellten 100 %ig versiegelten Uferpromenaden.

Maßnahmen auch hier: mindestens 50 % der nicht bebauten Flächen als Vegetationsflächen herstellen, begrünte Uferstreifen, Baumpflanzungen / Promenaden, Fassadenbegrünungen. Maßnahmen auch hier: mindestens 50 % der nicht bebauten Flächen als Vegetationsflächen herstellen, begrünte Uferstreifen, Baumpflanzungen / Promenaden, Fassadenbegrünungen.

Abwägung:

Die Einschätzung, dass begrünte Ufer dem Landschafts- bzw. Stadtbild in jedem Falle zuträglich seien als anders ausgeführte Uferpromenaden, teilt der Plangeber nicht, da die historische Vorprägung in diesem Landschaftsraum höher gewichtet wird. Die fertig gestellten Uferpromenaden werden von Bewohnern und Besuchern sehr gut angenommen.

Stellungnahme:

Da unter den in der textlichen Festsetzung 6.1. benannten „Beleuchtungsflächen“ Belichtungsflächen wie z. B. Lichtkuppeln gemeint seien und nicht beleuchtete Hubschrauberlandeplätze und da diese nicht geplant seien, könne diese Einschränkung eigentlich gestrichen werden.

Abwägung:

Für den Umfang der Dachbegrünung ist nicht entscheidend, für welche technische Einrichtung die Ausnahme in Anspruch genommen werden kann, sondern bis zu welchem Prozentsatz. Die textliche Festsetzung wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Bereits jetzt bestünden hohe Belastungen – in weiten Teilen des Gebiets sogar über den Grenzwerten, die sich verschlechtern würden und durch passive und aktive Schallschutzmaßnahmen geregelt werden müssten, um die geplanten Nutzungen zu ermöglichen. Inzwischen würden diese Belastungen sogar als üblich betrachtet. Hohe Immissionen im Bestand und das erwartete höhere Verkehrsaufkommen ließen die Belastungen steigen. Dies solle durch Festsetzungen von Wohnungen zu lärmabgewandten Seiten und schalldämmende Dauerlüftungseinrichtungen und zur Ausrichtung von Schlafzimmern und Räumen, an denen höhere Pegel ermittelt wurden (S. 41/42) zu den Innenhöfen.

Abwägung:

Es handelt sich in der Tat um eine stark vorbelastete Ausgangssituation, auf die der Plangeber reagiert hat. So sind allgemeine Wohnungen im Plangebiet nicht zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind allerdings allgemein zulässig. Nur dann kommt die beschriebene Festsetzung zum Tragen. Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Begründung. Die Wiedergabe der Maßnahme zur Minderung möglicher Erschütterungswirkungen ist korrekt.

Stellungnahme:

In Anbetracht des fehlenden Gutachtens PM 2,5 wurde für den B-Plan II-201db beschlossen, dieses Gutachten anhand der Prognose 2025 erarbeiten zu lassen. Die beiden B-Pläne müsse man an dieser Stelle harmonisieren.

Abwägung:

Da die Situation im Norden des Humboldthafens durch die stark belastete Invalidenstraße sich deutlich vom südlichen Teil (Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da**) mit erheblich weniger Belastungen unterscheidet, ist mit der zuständigen Fachbehörde vereinbart worden, dass die angesprochene „Harmonisierung“ durch eine gutachterliche Abschätzung für den Geltungsbereich **II-201da** vorgenommen werden sollte und dies ausreichend ist. Das Ergebnis ist in den Umweltbericht eingeflossen. Es sind keine Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt worden.

Stellungnahme:

Ein weiteres Verkehrsaufkommen führe zwangsläufig zu einer höheren Lärmbelästigung. Insofern sei die geplante Erhöhung der Bauten unzulässig. Schon jetzt werde in der Reinhardtstraße die zumutbare Belastung durch den Verkehrslärm überschritten.

Auch die Lufthygiene und der Wind würden in der Stadt durch die geplante Baumaßnahme beeinträchtigt. Zurzeit bestehe über dem Tiergarten, dem Humboldthafen und entlang der Wasserstraße am Hamburger Bahnhof eine schon jetzt verhältnismäßig enge Schneise zur

Klimatisierung des nördlichen Teils der Stadt. Diese werde weiter verengt und vermutlich sogar ihrer Funktion ganz beraubt.

Abwägung:

Wie beschrieben, ist die ehemals bedeutsame klimatische Ausgleichsfunktion des Gebiets gegenwärtig deutlich geringer zu bewerten. Der Luftaustausch wird bereits durch diverse Baulichkeiten in der Umgebung eingeschränkt; insbesondere in Nord-Süd-Ausrichtung (u. a. Bahnviadukt, Gebäude des Hauptbahnhofs). Die vergleichsweise kleinräumige Planung führt entsprechend nicht in erheblichem Ausmaß zu einer Verstärkung bestehender Einschränkungen der Durchlüftung. Es resultiert kein Handlungsbedarf für den Bebauungsplan.

Stellungnahme:

Wichtig für Insekten und damit für die Fledermäuse sei die Festsetzung des Einsatzes von insektenfreundlichen Leuchtmitteln.

Abwägung:

Die Verwendung von Natriumdampflampen im öffentlichen Straßenraum ist ein Standard und bedarf keiner diesbezüglichen Regelung durch den Bebauungsplan. Es konnten keine diesbezüglichen Regelungen aufgenommen werden, da es hierfür keine Rechtsgrundlage gibt. Das Land Berlin hat in Abstimmung mit den Naturschutzverbänden einen Lichtkonzeptentwurf erarbeitet. Hier heißt es: „Zum weitestmöglichen Schutz nachtaktiver Insekten innerhalb der faunistischen Nahrungskette sowie anderer nachtaktiver Lebewesen legt das Lichtkonzept für Berlin ein abgestuftes Zielsystem der Beleuchtungsstärken und Leuchtmittel zu Grunde. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach derzeitigem Stand der Technik nur LED- und Natriumdampf-Niederdrucklampen (jeweils ohne UV-Anteil) als besonders „insektenfreundliche“ Lichtquellen bezeichnet werden können.“ Der Stellungnahme kann nicht gefolgt werden.

6. Erholungsfunktion

Stellungnahme:

Im Zusammenhang mit einem hohen Fußgängeraufkommen seien ausreichend Müllentsorgungsbehälter und Sitzgelegenheiten vorzusehen. Es sollte eine gute Aufenthaltsqualität geschaffen werden, und der Ort sollte so gestaltet sein, dass sich der Besucher wohlfühle. Hierbei spiele die Gewährleistung einer konsequenten, nachhaltigen Instandhaltung und Pflege eine große Rolle, um Verwahrlosung vorzubeugen.

Abwägung:

Die Anregungen können zum Teil als Vorgabe und Anforderung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes eingebracht werden. Für die Bauleitplanung sind sie ohne Konsequenz.

Stellungnahme:

Zwar erfüllen die Flächen wegen ihrer Unzugänglichkeit zurzeit keine Erholungsfunktion, seien aber lt. Begründung, S. 42, einst Teil einer historischen Grünanlage. Fazit: Sie könnten der Erholungsfunktion dienen. Lt. Begründung würden sie aber erheblich aufgewertet, indem es Wegeverbindungen und gastronomische Anlagen geben werde. Zu einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität von Grünflächen schweige sich die Begründung aus. Trotz der vorher beschriebenen historischen Nutzung spricht die Begründung (S. 42) von einer für die Allgemeinheit erstmaligen Erlebbarkeit der Wasserflächen!

Weiter heißt es: „Bei der Freiraumgestaltung wird besonders auf eine hochwertige Gestaltung des Außenraumes für die Allgemeinheit geachtet.“ Frage sei: Wodurch? Als Maßnahmen solle eine der Erholungsfunktion dienende Gestaltung der Freiflächen – d. h. nicht nur Anlage von Geh- und Radwegen, sondern auch als begrünte Rückzugsbereiche vorgesehen werden. Dafür sei es notwendig festzusetzen, dass die Außenanlagen zu mindestens 50 % unversiegelt seien und mit Vegetation und entsprechender Infrastruktur ausgestattet werden müssten.

Abwägung:

Es ist richtig, dass die Darlegung in der Begründung nicht präzise ist. Eine Grünanlage hat es nur direkt an der Invalidenstraße gegeben. Sie war Teil der den Hafen historisch umgebenden

Nutzung und gehörte nicht zum Hafenbetrieb. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans **II-201da** hat es keine historische Grünanlage gegeben, sondern nur versiegelte Ladestraßen. Diese waren nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Der Umweltbericht wird korrigiert. Allerdings folgt der Plangeber der Auffassung nicht, dass nur begrünte Flächen einer Erholungsnutzung dienen können. Die bereits hergestellten steinernen Uferpromenaden entlang der Spree, die stark frequentiert werden, legen ein beredtes Zeugnis davon ab. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Die öffentlichen Freiflächen zwischen den beiden neuen Gebäuden und dem Ufer sollten viel großzügiger gestaltet und nicht auf einen schmalen Streifen beschränkt werden. Es sollte vor allen Dingen die Möglichkeit geboten werden, auch ohne Verzehrzwang gemütlich und zwanglos sich am Wasser aufhalten zu können. Es seien mehr Grünbereiche vorzusehen. Mehr Wasser für alle! Mehr Aufenthaltsqualität ohne Konsumzwang!

Abwägung:

Nach einer fast 20-jährigen Planungszeit und diversen Modifikationen der ursprünglichen städtebaulichen Konzeption von Prof. Ungers hat sich der Plangeber für das nunmehr vorgelegt Konzept entschieden. Es ist zutreffend, dass die öffentliche Wegführung entlang des Hafenhalses nur etwa 10 m breit ist. Es ist aber genauso zutreffend, dass im Bereich des MK H1 ursprünglich die ehemalige Halle der Grün Berlin stand, die die Promenadenfläche stark einschränkte. Es handelt sich um öffentliche Flächen, auf denen kein Konsumzwang besteht.

Stellungnahme:

Es brauche Sitzmöglichkeiten (gerade für ältere und kranke Menschen).

Abwägung:

Die Anregung wird in die weitere Konkretisierung der Promenadenplanung einfließen, für die sogar ein Workshop vorgesehen ist, bei dem solche Themen behandelt werden können. Im Rahmen der Bauleitplanung besteht jedoch keine Möglichkeit der Regelung.

7. Technische Einrichtungen

Stellungnahme:

Auf der Grundlage der übermittelten Angaben sei eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt worden. Der beigefügten Anlage 1 könne man die dazu ermittelten Koordinaten des Prüfgebietes (Fläche eines Planquadrats mit dem NW- und dem SO-Wert) sowie die Anzahl der in diesem Koordinatenbereich in Betrieb befindlichen Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken entnehmen.

In dem zu dem Baubereich gehörenden Landkreis sind 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 erfolgten, könne nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen sei (Anlage 2).

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 berücksichtigt, indem die neun, in Anlage 2 der Stellungnahme genannten, Betreiber über die Planung des Vorhabens informiert werden. Änderungen für den Bebauungsplan ergeben sich nicht aufgrund der Stellungnahme.

8. Gestaltung/Werbeanlagen

Stellungnahme:

Immerhin seien Festsetzungen zur Verhinderung von wechselnden und bewegten Werbeanlagenlichtern getroffen sowie reine Glasfassaden und der Einsatz von Spiegelglas untersagt.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planungsintention.

9. Verfahren/Sonstiges

Stellungnahme:

Verwunderlich sei, dass als wesentlicher Planinhalt unter Punkt 4.2 der Begründung bereits Grundzüge der Abwägung dargestellt seien. Eine Abwägung dürfe erst nach der Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen. Mit der vorher gehenden Beteiligung der TÖB könne deshalb eine Abwägung noch nicht erfolgen. - Für diesen Plan **II-201da** habe es keine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gegeben. Oder sei diese Planauslegung nur als Pro-forma-Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung gedacht?

Abwägung:

Der Abwägungsprozess setzt mit der Einleitung eines Verfahrens ein – beispielsweise mit der Formulierung einer städtebaulichen Zielsetzung. Sie kann sich im Laufe des Verfahrens ändern. Die abschließende Abwägung erfolgt gemäß § 214 Abs. 3 BauGB nach Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Beschlussfassung. Insofern ist die hier vorgebrachte Auffassung zum Abwägungsvorgang nicht zutreffend. Ebenso ist es nicht zutreffend, dass eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nicht stattgefunden habe. Die Beteiligung des damals noch nicht geteilten Planes II-201d fand im März/April 2007 statt. Der Einwender selbst hat darauf Bezug genommen. Aus der Stellungnahme resultiert kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Insbesondere aufgrund der Notwendigkeit der Festsetzung von Pflanzflächen im Plan aber auch der Aufnahme weiterer ökologischer Festsetzungen wie Fassadenbegrünung und insektenfreundliche Leuchtmittel, sei eine Planungsänderung jedoch sowieso geboten!

Abwägung:

Es besteht keine Notwendigkeit zur Festsetzung von Pflanzflächen und zur Planänderung.

Stellungnahme:

Mit der Änderung des Luftverkehrsgesetzes werde die Anlagenschutzbereiche von (Flug-) Navigationseinrichtungen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) begutachtet. Die habe zur Folge, dass die geplanten Bauvorhaben in dem betrachteten Gebiet dem BAF, über die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin, zur Kenntnis und zur Entscheidung über die Betroffenheit der Anlagenschutzbereiche vorzulegen seien.

Die von der Obersten Luftfahrtbehörde des Landes Berlin zu treffende luftrechtliche Entscheidung hinsichtlich der Bauschutzbereiche Tegel sei davon unabhängig. Konkret bedeutet dies, dass für die im Bereich des Humboldthafens geplante Bebauung bis 100 m über Grund keine luftrechtliche Zustimmung erteilt werden müsse.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen hat aber hier keine Auswirkung auf die Planung.

Fazit:

Der Verfahrensschritt hat zu keiner Änderung geführt, die den Bereich des MK H6 oder die unmittelbar angrenzenden Erschließungs- und Promenadenflächen betreffen.

Es erfolgt eine Anpassung der Begründung in Bezug auf die gegebenen Hinweise zur Erschließungssituation hinsichtlich der S 9 und S 21 sowie den Verweis auf den Realisierungshorizont 2025 für die S 21 gemäß StEP Verkehr. Ferner wird in die Begründung eine Überprüfung der statischen Belastbarkeit der U 5 hinsichtlich der geplanten vollständigen Überbauung einfließen.

Umweltbericht

Der Umweltbericht wird um die gutachterliche Aussage/Abschätzung zur Feinstaubbelastung (PM_{2,5}-Werte) ergänzt. Die Aussage, dass es im Gebiet eine historische Gartenanlage gegeben habe, wird in Hafenanlage korrigiert.

18 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 29. Oktober 2012 sind parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung insgesamt acht Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter, die von den Änderungen nach Durchführung der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB betroffen waren, angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 29. November 2012 gebeten worden. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen von insgesamt 7 Stellen eine Stellungnahme ein. Ergänzend ging am 18. Januar 2013 eine weitere Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt- Abt. X OI 12 ein, die ebenfalls in die Abwägung eingeflossen ist.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Abt. X OI 12

Stellungnahme:

Die nachfolgende Stellungnahme berücksichtige die Betroffenheiten des Objektbereichs Ingenieurbauwerke (SenStadtUm X 01) und des Objektbereichs Wasser (SenStadtUm X OW) der Abteilung Tiefbau, die sich aus den Änderungen des Bebauungsplanentwurfs ergeben hätten und im Wesentlichen in der Begründung unter Nr. IV Ziffer 16 Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren genannt seien.

Gegen den Bebauungsplanentwurf bestünden erhebliche Bedenken des Objektbereichs Ingenieurbauwerke (SenStadtUm X 01) hinsichtlich der Hugo-Preuß-Brücke sowie der an die Brücke anschließenden Stützwand mit Treppe auf der Südseite der Straße Kapelle Ufer

Die textliche Festsetzung Nr. 3.1, in der geregelt wird, dass das Kerngebiet MK H6 vollständig unterbaubar sei und die dazugehörigen Ausführungen in der Begründung unter Nr. II Ziffer 5.2.5 Unterbaubarkeit der Grundstücke durch Tiefgaragen fänden keine Zustimmung.

Es bestehe zudem für die unmittelbar angrenzenden Ingenieurbauwerke die Forderung, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gründung der Hugo-Preuß-Brücke oder auf die südöstlich am Widerlager anschließende Stützwand mit Treppe erfolgen dürften. Die Standsicherheit und die Gebrauchstauglichkeit der Brücke seien jederzeit und dauerhaft zu gewährleisten.

Die zulässigen Verformungen am Brückenbauwerk als Folge der Baumaßnahme seien durch Grenz-, Alarm- und Havariewerte in technisch begründeter Form darzulegen.

Die gutachterlichen Verformungsprognosen werden für plausibel erachtet. Ferner seien darauf aufbauend die Unterlagen in unterhaltungstechnischer Hinsicht geprüft und in der Stellungnahme dargelegt worden. Die daraus resultierenden Kosten könnten nach sehr grober Schätzung zwischen ca. 0,5 und 1,0 Mio. Euro liegen. Die Standsicherheit des Brückenbauwerks sei zu gewährleisten.

Abwägung:

Der Forderung nach Vermeidung der beschriebenen nachteiligen Auswirkungen werden vom Plangeber geteilt. Dieser Forderung kann jedoch auch außerhalb des Planungsrechts entsprochen werden. Die vorgetragenen Punkte beinhalten keine Gründe, die einer prinzipiellen Unterbaubarkeit des Baugrundstücks entgegenstehen.

Der Forderung nach Darlegung der genannten Werte kann planungsrechtlich nicht entsprochen werden. Die vorgetragenen Belange sind aber im Rahmen des städtebaulichen Vertrages, der zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer/Vorhabenträger des Vorhabens im Bereich des MK H6 berücksichtigt und gesichert worden. Der § 5 des Vertrages regelt die Beweissicherung an der Brücke im Zuge der Baumaßnahmen im MK H6. Er sichert zudem eine Bürgschaft des Vorhabenträgers für potenziell entstehende Schäden im Zuge der Baumaßnahmen.

Stellungnahme:

Des Weiteren bleibe unklar, ob durch die Kippung des Widerlagers an der Brücke mit dem anschließenden Damm die Fahrbahntwässerung weiterhin uneingeschränkt funktionieren könne. Eine einseitige Widerlagerkippung könne auch einen unzulässigen Einfluss auf die Gradienten in Brückenlängsrichtung haben. Sofern sich die Straßenneigungen der Brücke quer und/oder längs durch das Bauvorhaben verringern sollten, bestünde die Gefahr von Wasseransammlungen und witterungsabhängig auch von vereisten Fahrbahnen. Die möglicherweise dafür entstehenden Instandsetzungskosten können vorab nicht beziffert werden.

Abwägung:

Die mittels § 5 des Durchführungsvertrags gesicherte Bürgschaft kann auch für Schäden in Anspruch genommen werden, die am Fahrbahnbelag auftreten, sofern diese auf die Durchführung der Baumaßnahme auf dem Vorhabengrundstück zurückzuführen sind.

Stellungnahme:

Sofern die Planung der Baugrube unmittelbar neben dem Widerlager belassen werden solle, bleibe die Standsicherheit der Brücke gerade noch erhalten, aber der Zustand für die Unterhaltung der Brücke verschlechtere sich zusehends. Es würden als Folge des schlechteren Zustandes Prüf- und Baumaßnahmen an der Brücke erforderlich. Kosten könnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausreichend beziffert werden, da der genaue Umfang von den tatsächlichen Verformungsmessungen abhängen würde. Umso wesentlicher werde die Beweissicherung in bautechnischer und geodätischer Hinsicht, die abgestimmt werde und auch vertraglich mit dem Veranlasser der Baumaßnahme zu sichern sei. Für die Brücke ergibt sich aus unterhaltungstechnischer Hinsicht das oben beschriebene Instandsetzungsrisiko.

Aus diesem Grund solle der nachteilige Einfluss auf das Brückenwiderlager zumindest minimiert werden. Zu diesem Zweck werde bei der aktuell vorliegenden bautechnischen Variante eine Baugrube mit einem Abstand von mindestens 5,00 m umlaufend gemessen zu den Außenkanten des Widerlagers gefordert.

Abwägung:

Die Belange der Berücksichtigung der Standsicherheit der Brücke betreffen die Baudurchführung; sie können planungsrechtlich nicht berücksichtigt werden. Ihnen muss auf anderer Weise außerhalb der Regelungen im Bebauungsplan Rechnung getragen werden. Der Bebauungsplan setzt entlang der Brücke eine Baugrenze fest, die ein Zurücktreten ermöglicht. Allerdings muss in der Abwägung davon ausgegangen werden, dass die planungsrechtlich zulässige Bebauung infänglich zu berücksichtigen ist. Die städtebaulichen Gründe des Bebauungskonzeptes sind in der Begründung dargelegt worden. Eine Belastung an die Brücke angrenzender Flächen zum Zwecke der Standsicherheit wurde vom zuständigen Träger der Brückenbaulast im Rahmen der Errichtung der Brücke nicht veranlasst.

Der Forderung nach Vermeidung nachteiliger Einflüsse auf das Brückenwiderlager ist aber im Bereich des MK H6 dadurch entsprochen worden, indem sich der Vorhabenträger im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet hat für eventuell auftretende Folgeschäden an der Brücke aufzukommen und dies durch eine Bürgschaft finanziell abgesichert worden ist. In der Abwägung bleibt festzuhalten, dass die Unterbaubarkeit des MK H6 weiterhin durch den Bebauungsplan ermöglicht werden soll und die vertretenen Belange auf andere Weise berücksichtigt werden können. Die textliche Festsetzung Nr. 3.1 wird im Bebauungsplan beibehalten.

Stellungnahme:

Zur Auswirkung der Anker auf die Stützwand am Kapelle-Ufer, hier insbesondere die Nähe der Verpresskörper mit Abstand von 1,50 m zur Bodenverbesserung mit Kiesstopfsäulen gebe es nur eine verbale Einschätzung. Offen sei, ob die Neigung der Anker hinsichtlich der Auswirkungen auf die Stützwand optimiert werden könne und wie die Qualität beim Einbringen der Anker durch internes Firmenmanagement und externe Überwachung zu sichern sei. Des Weiteren sei festzuschreiben, dass die Anker nach Beendigung der Baumaßnahme im Erdreich verbleiben und lediglich lastfrei gestellt werden. Die Dienstbarkeit zum Verbleib der Anker unter der öffentlich gewidmeten Straße sei zu klären. Zudem bestehe der Vorbehalt, dass eingetretene Schiefstellungen der Stützwand im Anschluss an die Baumaßnahme wieder auszugleichen seien.

Abwägung:

Die beschriebenen potenziellen Auswirkungen auf die Stützwand richten sich auf die Bauausführung und nicht auf planungsrechtliche Regelungen. Wie bereits oben ausgeführt, bieten sich zur Sicherung der vorgetragenen Belange vertragliche Regelungen an. Die vertraglich gesicherte Bürgschaft kann auch für den Ausgleich einer möglicherweise eingetretenen Schiefstellung der Stützwand herangezogen werden. Für den Zeitraum der Baumaßnahmen hat der Vorhabenträger bereits einen Antrag auf Sondernutzung des Straßenlands beim Bezirk Mitte gestellt. Auf Basis eines Bestandsplans werden die verbleibenden Anker zukünftig lastenfrei gestellt. Der Bezirk Mitte wird dafür pro Anker eine Ablösesumme erhalten. Es ist geprüft worden, dass die Eintragung einer Dienstbarkeit nicht erforderlich ist. Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkung.

Stellungnahme:

Zu der textlichen Festsetzung Nr. 4.3, dass auf der Fläche A1-A2-A3-A1 bauliche Anlagen für eine Fahrradstation zulässig seien, fehle die zeichnerische Festsetzung, denn die Fläche sei weiß gelassen worden: In der Begründung unter Nr. II Ziffer 5.6 Fahrradstation unterhalb des Viadukts sei die Fahrradstation für den Hauptbahnhof ausgewiesen, sie sei aber nicht als solche planfestgestellt worden. Sie unterliege keinem Eisenbahnbetriebszweck. Insofern sei eine entsprechend passende farbliche Hinterlegung auf der Planzeichnung erforderlich, voraussichtlich in grau für Gewerbe.

Abwägung:

Wie in der Begründung dargelegt handelt es sich um eine Festsetzung nach § 9 Abs.1 Nr. 9 BauGB, die den besonderen Nutzungszweck einer Fläche regelt und keiner Farbigkeit als Festsetzung bedarf. In der Legende zum Bebauungsplan ist die Fläche dargestellt. Diese Regelung des Bebauungsplans ist zudem gerade deshalb möglich, weil es sich nicht um planfestgestelltes Gelände handelt. Die Festsetzung wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Die textliche Festsetzung Nr. 4.4, dass innerhalb der Fläche A4-A5-A6-A7-A4 ein Verbindungssteg zwischen der Straße Friedrich-List-Ufer und der Fahrradstation zulässig wäre, finde keine Zustimmung: Die Bezeichnung „Verbindungssteg“ sei nicht zu verwenden. Es handele sich weder um eine Brücke noch um einen Steg im Sinne öffentlich-rechtlicher Vorschriften. Bei der geplanten Zugangsmöglichkeit von der Straße zur Fahrradstation in Höhe des Straßenniveaus handele es sich um einen Zugang zu einer baulichen Anlage. Hierfür gelte Privatrecht. Aus diesem Grund sei ein solcher Zugang in einer bestimmten Höhe über der Uferpromenade nur im Bebauungsplan festsetzbar, wenn er als Bestandteil der baulichen Anlage der Fahrradstation gelte. Die vorhandene Stützwand längs der Straße Friedrich-List-Ufer sei für die Auflagerung eines Zugangs nicht bemessen. Die Machbarkeit eines solchen Bauteils von der Straße in die Fahrradstation sei nicht nachgewiesen. Der geplante Zugang wäre bei Vorliegen der genannten Voraussetzungen nur möglich, wenn vom Bezirksamt Mitte eine Sondernutzungserlaubnis gemäß § 11 Berliner Straßengesetz für das Überbauen der Uferpromenade und das Hineinkragen in den Gehweg der Straße Friedrich-List-Ufer erteilt werde. Wenn derartige Festsetzungen im Bebauungsplan vorgesehen seien, seien sie in Übereinstimmung

mit dem Berliner Straßengesetz zu bringen. Das Ergebnis der Klärung mit dem Bezirksamt sei in der Begründung zu dokumentieren.

Abwägung:

Die Bezeichnung Verbindungssteg gibt noch keinen Aufschluss darüber, ob eine solche Anlage öffentlich oder privat sein soll. Der Bebauungsplan hat keine Regelung aufgenommen, der zufolge der Steg öffentlich sein soll. Vielmehr war der Plangeber zwingend davon aus, dass der Steg Bestandteil der Fahrradstation sein würde. Die Festsetzung war lediglich als Option in den Bebauungsplan aufgenommen worden, da sie keine Voraussetzung für die Erschließung der Station ist, sondern ggf. die Attraktivität durch verbesserte und unmittelbare Zugänglichkeit erhöhen sollte. Die vorgetragenen Bedenken führen jedoch zu einem Verzicht auf die Festsetzung. Der Bebauungsplan wird geändert.

Stellungnahme:

Die textliche Festsetzung Nr. 7.1 finde nur Zustimmung, wenn der Kreis der Begünstigten erweitert werde. Der zuständige Träger der Brückenbaulast brauche ein allseitiges Zugangsrecht zum Bauwerk Hugo-Preuß-Brücke, auch über die privaten Baugrundstücksflächen G 2 und G 3. Der Bebauungsplan werde mit seinen Festsetzungen zur Rechtsgrundlage für den zuständigen Träger der Brückenbaulast, damit er das Zugangsrecht (Geh- und Fahrrecht) für sich und seine Bevollmächtigten zum Zwecke der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen, Überwachung und Prüfung und für Brückeninstandsetzungsarbeiten anschließend grundbuchlich sichern lassen könne.

Die geplante Anordnung der Treppen sei zudem nachteilig aufgrund der Einengung der Uferpromenaden.

Dem zuständigen Träger der Brückenbaulast werde das Zugangsrecht (Geh- und Fahrrecht) zum Zwecke der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 und für Brückeninstandsetzungsarbeiten erschwert bzw. verbaut.

Abwägung:

Die zuständige Fachbehörde hatte im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB im Jahre 2008 noch vorgetragen, dass „Nach der Überarbeitung des Bebauungsplans seitens der zuständigen Fachbehörde (SenStadt Fachbereich X OI) keine Bedenken“ bestehen. Dabei ging es um die Zugänglichkeit zur vorhandenen Stützwand längs der Straße Friedrich-List-Ufer. Der damalige Bebauungsplanentwurf sah eine Treppenanlage innerhalb den Kopfbauten vor, die das Brückenbauwerk in weit höherem Maße baulich gefasst hätten, als dies nunmehr der Fall ist. Da in beiden Planfassungen eine Belastung der Flächen mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit vorgesehen ist, und dieses auch grundbuchlich seinen Niederschlag finden wird, erübrigt es sich ein zusätzliches Gehrecht für den Träger der Brückenbaulast einzutragen, da dieser unter die Allgemeinheit subsumiert werden kann.

Die größte Einengung erfahren die Promenaden durch das Brückenbauwerk der Hugo-Preuß-Brücke selbst, die eine Fortsetzung der Promenade unterhalb der Brücke nur in einer Breite von 5,0 m zulässt.

Es ist schwer nachvollziehbar, dass in der Stellungnahme zum einen die Treppenlösung aus dem Planungsstand 2008 als Alternative vorgeschlagen wird, die eine erheblich größere Einschränkung der Zugänglichkeit zum Brückenbauwerk zur Folge gehabt hätte (Ausprägung von Arkaden bis an die Uferwand) und gleichzeitig Bedenken gegen die nunmehr zur Festsetzung vorgesehene Lösung vorgetragen werden, die einen Uferstreifen auf den Baugrundstücken von rd. 6 m freihält. Ein Fahrrecht ist ohnehin zu keinem Zeitpunkt vorgesehen gewesen und wäre in den Arkaden, die dem Bebauungsplanentwurf zur Behördenbeteiligung zugrunde lagen, auch nicht möglich gewesen. Diesem Bebauungsplanentwurf hatte die Abt. XO I seinerzeit zugestimmt.

Eine Zugänglichkeit zur Brücke auch für Fahrzeuge ist aber von der Uferpromenade entlang der Spree möglich, so dass den Belangen der Fachbehörde Rechnung getragen werden kann. Von daher ist die Belastung der Fläche mit einem Fahrrecht über das Baugrundstück nicht

erforderlich. Der Bebauungsplan regelt zudem nicht die Zulässigkeit einer Treppe auf der genannten Fläche. Der Bebauungsplan wird hinsichtlich der textlichen Festsetzung Nr. 7.1 nicht geändert.

Stellungnahme:

Die textliche Festsetzung Nr. 7.2 finde nur Zustimmung, wenn die Flächen G 1 und G 4 mit einem Geh- und ggf. Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Zugangsrecht zugunsten des zuständigen Trägers der Brückenbaulast auf der Ebene der Uferpromenade belastet wird.

Abwägung:

Ein „Radfahrrecht“ ist auf diesen Flächen, die eine Verbindung zwischen oben liegender Brücke und Uferpromenade herstellen sollen, i. Ü. nicht vorgesehen. Einer gesonderten Belastung mit einem Gehrecht zugunsten des Trägers der Brückenbaulast – wie bereits zuvor aus gleichen Gründen dargelegt – bedarf es auch hier nicht, so dass eine Änderung des Bebauungsplans nicht erforderlich ist.

Stellungnahme:

Eine Verbindung zwischen der Ebene der Uferpromenaden und der Rahel-Hirsch-Straße bzw. der Straße Kapelle-Ufer innerhalb der Flächen G 1 und G 4 finde keine Zustimmung: Laut Begründung unter Nr. II Ziffer 5.5 für die Flächen, die mit Geh- und Fahrrechten zu belasten sind, seien auf den Flächen G 1 und G 4 Treppen vorgesehen.

Ein Treppenanschluss rechtwinklig an den Brückenüberbau finde keine Zustimmung. Es handle sich um eine Stahlbrücke. Sie sei dreiseitig gekrümmt und allseitig der Witterung ausgesetzt. Die Brücke könne keine Lasten aus Anbauteilen aufnehmen. Für den Anschluss einer Treppenkonstruktion wäre dem Prinzip nach eine wasserdichte Übergangskonstruktion erforderlich, die in der Lage wäre, sowohl die dreidimensionalen Veränderungen infolge Temperaturschwankung als auch die Schwingung der Brückenkonstruktion aufzunehmen, ohne dass die Verkehrssicherheit durch Höhenversatz am Übergang von der Brücken- zur Treppenkonstruktion eingeschränkt wäre. Außerdem müsse die Wasserdichtigkeit am Übergang dauerhaft garantiert sein. Bei allem dürfe die Brücke in ihren Bewegungen nicht eingeschränkt werden. Zwängungen infolge angrenzender Treppenkonstruktionen seien auszuschließen. Bisherige technische Lösungen an vergleichbaren Bauvorhaben deckten nicht alle Forderungen ab. Sie hätten sich aufgrund der schwierigen Randbedingungen nicht bewährt.

Alternativ werde vorgeschlagen, entsprechend dem bisherigen Bebauungsplanentwurf und den Vorgaben der Städteplaner beim Bau der Hugo-Preuß-Brücke zu verfahren und die Treppen parallel zur Straße zu errichten.

Abwägung:

Bei der Fläche G 4 handelt es sich um eine nicht überbaubare Teilfläche des Baugrundstücks, auf dem der Vorhabenträger bereit ist, entsprechend den städtebaulichen Zielvorgaben des Landes Berlin, eine Treppenanlage zu bauen, um die unterschiedlichen Niveaus zwischen Kapelle-Ufer und Öffentlichen Uferpromenaden zu verbinden. Der Vorhabenträger im Bereich des MK H6 hat sich in § 1 des städtebaulichen Vertrages zum Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Treppenanlage, einschließlich der Verkehrssicherung verpflichtet.

Der von der Fachbehörde zu berücksichtigende Belang betrifft die konkrete Baudurchführung, die nicht Gegenstand der Festsetzung ist. Gleiches gilt für die Fläche G 1.

Unstrittig ist, dass die Baudurchführung keinerlei Belastungen für die Brücke mit sich bringen darf. Die weiteren Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die vorgeschlagene Variante ist angesichts der grundsätzlichen Änderungen der städtebaulichen Ausprägung des Gebäudes als Ergebnis des 2010 durchgeführten Wettbewerbsverfahrens für den Bereich des MK H6 mit dem Entwurf des Architekturbüros KSP nicht mehr möglich.

Die konstruktive Lösung ist im Rahmen des beantragten Vorhabens inzwischen zwar annähernd abschließend geklärt; sie ist aber für den Bebauungsplan nicht regelungsrelevant, da er

keine Treppe festsetzt, sondern nur Flächen sichert, die mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten sind. Alles Weitere ist dem Bauherren und den weiteren Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens überlassen.

Stellungnahme:

Der Bauherr habe am 8. Januar 2013 Varianten für die Treppe vorgelegt. Es handele sich um erste Überlegungen mit schematischen Darstellungen, die zunächst weiter zu entwickeln seien, ehe sie abschließend beurteilt werden könnten. Die beiden Varianten mit Treppenanschluss direkt an den Brückenüberbau seien aus zuvor genannten Gründen nicht zustimmungsfähig. Sie seien nicht weiter zu verfolgen. Die anderen Varianten zeigten jeweils eine rechtwinklig zur obenliegenden Straße führende Treppe. Hierbei solle ein Treppenanschluss außerhalb des Brückenüberbaus beabsichtigt sein, wobei als Bezug eine Linie gewählt worden sei, die mit Dehnungsfuge Brücke bezeichnet sei. Trotz der kleinmaßstäblichen und unvermaßten Darstellung der Varianten sei nach Prüfung und Vergleich mit den Bestandsunterlagen festgestellt worden, dass die Fugenübergangskonstruktion zwischen Brückenüberbau und Widerlager-/Rampenbereich und deren Verankerung im Widerlager treppenplanerisch nicht berücksichtigt worden seien. Bauliche Eingriffe in die Fugenübergangskonstruktion seien nicht zulässig. Aus diesem Grund sei kein Treppenanschluss unmittelbar hinter dem Brückenüberbau möglich. Es sei ein Abstand von mindestens 40 cm einzuhalten und im Bebauungsplan darzustellen.

Bei der Variantendarstellung des Anschlusses von Treppe zur Brücke bzw. zum Widerlagerbereich sei die vorhandene, temporär angeordnete Kassette nicht berücksichtigt worden. Das Kassettenelement sei statisch-konstruktiv weder für Fußgängerbelastung noch für den Anschluss einer Fugenkonstruktion zu Treppe ausgebildet. Da letztlich nur ein höhengleicher Übergang von der Straßen- zur Treppenebene – gegebenenfalls mit einem Podest beginnend – genehmigungsfähig wäre, seien Planungen für den Umbau dieses Bereichs vorzulegen und die Nachweise zu erbringen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Brücken- und die Widerlagerkonstruktion ausgingen. Ohne diese Nachweise fände die Anordnung von Treppen keine Zustimmung.

Abwägung:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Abgesehen von der Maßstäblichkeit und Schwierigkeit 40 cm im Maßstab 1:1000 darzustellen wird in der Stellungnahme irrtümlicherweise davon ausgegangen, dass der Anschlusspunkt der Treppe planungsrechtlich geregelt wird. Tatsächlich werden nur Flächen ausgewiesen, die mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten sind. Dies ist innerhalb eines ausreichend großen Korridors erfolgt, gerade um Spielraum für die Abstimmung zu den Anschlussbereichen zu haben. Alles Weitere ist durch den Bauherren im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und in den weiteren Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen. Da sich der Bauherr auch über städtebaulichen Vertrag verpflichtet hat, alle für die Treppenanlage notwendigen bau-, wasserrechtlichen sowie sonstigen Genehmigungen bzw. Zustimmungen vor Baubeginn einzuholen, ist sichergestellt, dass die Belange der zuständigen Fachbehörde eingehen. Es erfolgt keine Änderung des Bebauungsplans.

Die Aussagen im zweiten Absatz der Stellungnahme implizieren, dass es einen Lösungsansatz gibt. Damit modifiziert dieser Teil der Stellungnahme die eingangs genannte generelle Ablehnung einer Verbindung der beiden Niveaus mittels einer Treppe. Im Übrigen wird auf die Regelungen im städtebaulichen Vertrag verwiesen.

Stellungnahme:

Mit den Varianten werde für die Treppe eine teilweise Nutzbreite von nur 1,40 m vorgeschlagen. Das sei im öffentlichen Raum nach hiesiger Kenntnis nicht zulässig.

Abwägung:

Es ist nochmals klarzustellen, dass durch den Bebauungsplan keine Regelung einer Treppe erfolgt ist. Regelungen in anderen Verordnungen oder Gesetzen, etwa dass Treppenanlagen

im öffentlichen Raum eine Mindestbreite von > 1,4 m einhalten müssten, wären im Bereich der Bauflächen im Kerngebiet nicht einschlägig, da es sich nicht um öffentliches Straßenland oder Ähnliches handelt, sondern um Baugrundstücke.

Stellungnahme:

Mit den geplanten Treppen würde eine zusätzliche Verbindung von den Uferpromenaden zur oben liegenden Straße geschaffen. Es bestünde bereits die Möglichkeit, die Brücke fußläufig zu unterqueren und über die dort vorhandenen Treppen nach oben zu kommen.

Das zusätzliche und alleinige Anordnen von Treppen ohne Rampen könnte eine Diskriminierung von mobilitätseingeschränkten Personen sein. Die unlängst gewonnenen Erfahrungen an der Rathausbrücke sollten erneut Mahnung sein, bei der Überwindung eines Höhenunterschieds im öffentlichen Raum den Gleichheitsgrundsatz zu wahren und mit der Situation im Sinne aller öffentlichen Belange vernünftig umzugehen.

Abwägung:

Es ist richtig, dass es sich um ein zusätzliches Angebot handeln soll und barrierefreie Zugänge zu den Uferpromenaden an anderer Stelle möglich sind oder noch hergestellt werden.

Der große Höhenunterschied und das gewünschte städtebauliche Erscheinungsbild lassen den Bau einer Rampe, die eine Länge von fast 100 m haben müsste, um behindertengerecht zu sein, nicht zu. Dies ist bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung und erneut der Behördenbeteiligung geprüft worden. Eine Diskriminierung mobilitätseingeschränkter Personen wird nicht gesehen, da die Promenaden ansonsten barrierefrei erreichbar sind. Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Belang, der in der Vorplanung der öffentlichen Uferpromenaden berücksichtigt wurde. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Der Hinweis Nr. 2 auf der Planzeichnung fände nur Zustimmung, wenn er um die Belange des zuständigen Trägers der Brückenbaulast erweitert werde, so dass der Hinweis sinngemäß lauten müsse: Bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt oder die Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, dürfen nur mit der Zustimmung des jeweils Verantwortlichen der DB AG, der BVG bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast — errichtet und betrieben werden und die Bautätigkeit ist mit dem Betreiber der Bahnanlagen bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen.

Abwägung:

Die erforderlichen Abstimmungen und Nachweise sind für die Bebauung des MK H6 erfolgt, so dass ein Hinweis für diesen Bereich keine Relevanz hat. Von daher erübrigt sich die Ergänzung des Hinweises auf ein Abstimmungserfordernis zum gegenwärtigen Zeitpunkt.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX C

Stellungnahme:

Die nachfolgende Stellungnahme stütze sich auf die gesetzliche Grundlage des § 47 BImSchG (Luftreinhalte- und Aktionsplan, Lärminderungs- und Aktionsplanung): Maßnahmen zur Konfliktbewältigung seien in den textlichen Festsetzungen 5.1, 5.2 (nunmehr Hinweis Nr. 4) und 5.3 (nunmehr Nr. 5.2) enthalten. Weitere Hinweise seien nicht erforderlich.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planung und die getroffene Abwägung. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D

Stellungnahme:

Entwässerung (S. 114)

Die Aussage, dass Maßnahmen einer Entwässerungskonzeption mit immanentem Flächenbedarf, wie das hier beispielhaft erwähnte Regenrückhaltebecken, das Planungsrecht nicht betreffen, sei unzutreffend. Eine Entwässerungskonzeption solle konkrete und umsetzbare, an

die Bedingungen des Plangebietes und des Vorhabens angepasste Maßnahmen benennen, um die Niederschlagsentwässerung sicherzustellen. Sollte infolge einer solchen Fachplanung ein Regenrückhaltebecken vorgesehen werden, sei eine solche Fläche nach § 9 (1) Nr. 14 BauGB entsprechend auszuweisen.

Daher empfehle die Wasserbehörde, falls erforderlich, stets frühzeitig eine Entwässerungskonzeption erarbeiten zu lassen, um anschließend auf fundierter fachlicher Grundlage über die Notwendigkeit bestimmter Festsetzungen entscheiden zu können.

Abwägung:

Es war im Konzept nicht beabsichtigt, dass ein Regenrückhaltebecken im öffentlichen Raum vorzusehen, sondern, dass auf dem Baugrundstück ggf. eine Zisterne gebaut wird, um Regenwasser aufzufangen und verzögert abzuleiten. Hierfür ist eine planungsrechtliche Regelung nicht erforderlich und auch nicht möglich, so dass die Aussage in der Abwägung zutrifft. Der Bezug zum Baugrundstück wird in der Abwägung klargestellt.

Die Empfehlung ist frühzeitig dem Grundstückseigentümer übermittelt worden. Die Stellungnahme zieht keine Planänderung nach sich.

Stellungnahme:

Tiefbau und Grundwasserbenutzungen:

Für die Neubebauung der in der Unterlage benannten Grundstücke würden erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen, d.h. das Einleiten und Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, z. B. für das Errichten von Gründungen und/oder Trögen für grundwasserschonende Bauweisen und die Förderung von Grundwasser (Tiefgaragen u. a.) im Rahmen der Bauausführung (Grundwasserförderungen, Lenzen, Restwasserhaltungen) erforderlich sein.

Für die Errichtung von Tiefgeschossen sei von einer Bauausführung in Trogbauweise auszugehen, um die Auswirkungen der Grundwasserförderung auf die Umgebung, die Anlagen der DB AG und der BVG (planfestgestellte Maßnahmen), andere Gebäude/Anlagen sowie die Altlasten (Eintrag Bodenbelastungskataster) zu minimieren.

Im wasserbehördlichen Verfahren erfolgten die Beteiligungen Dritter und die Erteilung von Bedingungen und Auflagen für die Grundwasserbenutzungen.

In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen sei eine UVP-Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3. der Anlage 3 des BWG vorzunehmen. Für das Vorhaben „HumboldthafenEins, Alexander- und Kapelle-Ufer, liege ein Antrag auf Grundwasserbenutzungen und zu diesem das Ergebnis der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c des UVPG bereits vor. Die wasserbehördliche Erlaubnis für die beantragten Benutzungen werde unter Bedingungen und Auflagen in Aussicht gestellt.

Abwägung:

Es gibt keinen Dissens in der rechtlichen Einschätzung der wasserrechtlichen Erlaubnis. Sie ist inzwischen von der zuständigen Fachbehörde in Aussicht gestellt worden.

Stellungnahme:

Die Ausführungen zur Abwägung seien missverständlich. Das wasserrechtliche Verfahren sei eigenständig und stehe nicht im Zusammenhang mit dem Baurecht bzw. dem Baugenehmigungsverfahren. Weiter beziehen sich die wasserrechtlichen Regelungen nicht nur auf die Wasserhaltung, sondern auf alle Benutzungen nach § 9 Wasserhaushaltsgesetz.

Im wasserbehördlichen Verfahren sei zu prüfen, welche Auswirkungen die beantragten Grundwasserbenutzungen haben würden. Im wasserrechtlichen Verfahren würden die Altlastenbehörden beteiligt, die Forderungen zur Überwachung der Grundwasserbenutzungen auf Grund der Altlastensituation gingen nach Prüfung in die wasserrechtliche Zulassung ein.

Abwägung:

Wie bereits im Umweltbericht dargelegt, handelt es sich um ein von allen baurechtlichen Verfahren unabhängiges Genehmigungsverfahren. In der hier in Rede stehenden Abwägung wird dies noch mal hervorgehoben. Für die getroffene Abwägung ist dies ohne Auswirkung.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme:

Für die geplante Erschließung der Baufelder MK H1 und MK H6 gelte Folgendes:
Aufgrund der Bebauungshöhe (VII – VIII-geschossig) werde das Betreiben privater Druckerhöhungsanlagen erforderlich werden. Es werde in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass Dimensionsvergrößerungen von Trinkwasserleitungen, die ausschließlich wegen des Anschlusses einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich würden, grundsätzlich vom Kunden zu bezahlen seien. Die innere Erschließung der Trinkwasserversorgung könne entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolge grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser könne nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden.

Abwägung:

Die gegebenen Hinweise sind an den Bauherren des MK H 6 weitergegeben worden. Er hat sich im Rahmen des städtebaulichen Vertrags verpflichtet (§ 4 des Vertrags), sofern aufgrund der Höhe des Gebäudes erforderlich, eine eigene Druckerhöhungsanlage für die Trinkwasserversorgung zu betreiben. Auch die Kostenübernahme für etwa erforderliche Vergrößerungen von Trinkwasserversorgungsleitungen der Berliner Wasserbetriebe ist vertraglich fixiert. Für den Festsetzungsinhalt des Bebauungsplans hat die Stellungnahme keine Relevanz.

Stellungnahme:

Baufeld MK H1: Hier sei eine Schmutzwasserentsorgung nur im südlichen bzw. südwestlichen Bereich durch Anschluss an die vorhandenen Mischwasserkanäle DN 300 in der Rahel-Hirsch-Straße möglich. Dabei sei auf die besondere Höhensituation zu achten. Ein Hausanschluss im freien Gefälle sei nicht realisierbar. Ein zusätzlicher Neubau von Mischwasserkanälen im Friedrich-List-Ufer sei technisch nicht möglich. Regenwasser von privaten Grundstücksflächen könne nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Entwässerungsanlagen der BWB abgenommen werden. Mit einer Einschränkung der abzunehmenden Regenabflussmenge von neu zu erschließenden Grundstücken in die Kanalisation sei zu rechnen. Für die Trinkwasserversorgung stünden eine Trinkwasserleitung im Friedrich-List-Ufer und eine zurzeit sich in der Planung befindliche Trinkwasserleitung in der Rahel-Hirsch-Straße (geplante Bauausführung ab voraussichtlich ab Mai 2013 im Zusammenhang mit der Erschließung des Bildungsministeriums) zur Verfügung.

Abwägung:

Die Kerngebietsflächen des Baufeldes H1 sind im Eigentum des Landes Berlin. Die genannten Restriktionen können im Rahmen der Verkaufsverhandlungen mit einem potenziellen Investor kommuniziert werden. Sollte das Baugrundstück nicht an einen einzigen, sondern an mehrere Investoren vergeben werden, sind privatrechtliche Regelungen so zu gestalten, dass eine Ver- und Entsorgung mit Wasser/Abwasser sichergestellt ist. Ein planungsrechtlicher Handlungsbedarf resultiert nicht aus der Stellungnahme.

Stellungnahme:

Baufeld MK H6: Hier sei eine Schmutzwasserentsorgung nur im Alexanderufer durch Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal DN 450/480 möglich.

Regenwasser von privaten Grundstücksflächen könne nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Entwässerungsanlagen der BWB abgenommen werden. Mit einer Einschränkung der abzunehmenden Regenabflussmenge von neu zu erschließenden Grundstücken in die Kanalisation sei zu rechnen.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist bekannt und der Bauherr steht mit den Wasserbetrieben diesbezüglich in Verhandlungen. Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherren ist im § 4 geregelt, dass die für den reibungslosen Betrieb der Trinkwasserversorgung erforderliche Druckerhöhungsanlage vom Vorhabenträger zu betreiben ist.

Da die Entwässerungsanlagen in der Straße Alexanderufer nicht ausreichen, um das anfallende Regenwasser des Baublocks H6 aufzunehmen wird der Grundstückseigentümer des MK H6 von der Möglichkeit Gebrauch machen, selbst ein Einleitbauwerk zu realisieren, um das Regenwasser gesammelt in das Hafenbecken des Humboldthafens einzuleiten. Die Kosten für den Bau werden anteilig mit maximal 10 % vom Land Berlin mitgetragen werden, weil über das Einleitbauwerk auch öffentliche Promenadenflächen mit entwässert werden. Der Betrieb und die Unterhaltung der Anlage liegen beim Vorhabenträger, der sich mittels städtebaulichen Vertrags entsprechend verpflichtet hat (§ 2 des Vertrags). Zur Genehmigung gehört auch das Beibringen der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung für den Bau und Betrieb des Einleitbauwerks. Planungsrechtlicher Regelungsbedarf besteht nicht.

Stellungnahme:

Momentan befänden sich keine in Betrieb befindlichen Trinkwasserversorgungsanlagen im Kapelle-Ufer und dem Alexanderufer. Im Rahmen der Erschließung des Bildungsministeriums plane die Berliner Wasserbetriebe eine Trinkwasserversorgungsleitung von der Unterbaumstraße bis zum Friedrich-List-Ufer. Baubeginn ist voraussichtlich im Mai 2013. Damit steht dann im südlichen Bereich des Baufeldes eine Trinkwasserleitung zur Verfügung. Bei der Dimensionierung dieser Leitung hat bereits die geplante Bebauung der Baufelder MK H1 und MK H6 Berücksichtigung gefunden. Sollte darüber hinaus eine Erschließung mit Trinkwasser vom Alexanderufer erforderlich werden, ist hier der Neubau einer Versorgungsleitung technisch möglich. Die Kostentragung ist zu gegebener Zeit im Rahmen der Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

Abwägung:

Die Trinkwasserversorgung wird deutlich vor Inbetriebnahme des Gebäudes im Bereich des Baufeldes H 6 bereitstehen. Planungsrechtliche Belange sind nicht betroffen.

Stellungnahme:

Für den Bereich öffentliche Uferpromenade östlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals gelte, dass die anfallende Regenwassermenge aus hydraulischer Sicht der vorhandene Mischwasserkanal im Alexanderufer aufnehmen könne. Daher sei der Neubau eines Auslaufes ins Gewässer nicht erforderlich. Technisch sei die Erschließung mit öffentlichen Regenwasseranlagen jedoch nicht umsetzbar. Vorhandene Bahnanlagen (ober- sowie unterirdisch) ermöglichen weder Bau noch Betrieb. Daher bestünde aus Sicht der Berliner Wasserbetriebe nur die Möglichkeit, die Promenadenbefestigung mit einer hohen Versickerungsfähigkeit zu planen und darüber hinaus die Fläche so zu gestalten, dass eventuell zusätzlich erforderliche Straßenabläufe zum Alexanderufer hin angeordnet würden, die dann mittels Anschlusskanal an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen werden könnten. Die hierfür anfallenden Straßenregenentwässerungskosten seien vom Straßenbaulastträger zu tragen. Für alle weiteren Flächen könne ggf. der bahneigene Regenwasserkanal mit bestehendem Auslauf ins Gewässer genutzt werden.

Für den Bereich öffentliche Uferpromenade westlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal gelte, dass hier für öffentlich geplante Regenwasseranlagen aufgrund geplanter Treppenanlagen und beengter Platzverhältnisse ein Betrieb nicht gewährleistet werden könne und daher eine geeignete versickerungsfähige Promenadenbefestigung und mögliche Grüngestaltung zum Einsatz kommen solle.

Abwägung:

Entsprechend der rein wasserbetrieblichen Sicht konnten Belange nicht in die Stellungnahme einfließen, die auf den öffentlichen Promenadenflächen der Anlage von Versickerungsflächen

entgegenstehen. So sollen die ohnehin schon schmalen Flächen der uneingeschränkten Nutzung für den Publikumsverkehr zur Verfügung stehen. Die ehemaligen Ladestraßen der denkmalgeschützten Einzelanlage des Denkmals (Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842, mit nördlicher und westlicher Ladestraße und Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (D) Friedrich-List-Ufer Invalidenstraße Kapelle Ufer) soll in Anlehnung an die historische Nutzung mit verschiedenen Materialien aber ausschließlich steinern hergestellt werden. Die hierfür bereits vorliegende Vorplanung orientiert sich zudem an den bereits im Umfeld realisierten Promenaden entlang der Spree.

Da es somit städtebaulich nicht vertretbar wäre, einzelne Bereiche der öffentlichen Uferpromenadenfläche etwa für Sickermulden vorzusehen, muss für die Abführung von Regenwasser eine technische Lösung gefunden werden, zumal aus hydraulischer Sicht der vorhandene Mischwasserkanal im Alexanderufer die anfallende Regenwassermenge aufnehmen könnte. Gleiches gilt für den Bereich westlich der Spree.

Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkung, die Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird beibehalten. In diesem Fall erfolgt zudem eine Regelung in § 2 des städtebaulichen Vertrags für das MK H6.

DB Services Immobilien GmbH

Stellungnahme:

Nach Sichtung der eingereichten Unterlagen teile man im Auftrage der Deutschen Bahn AG folgendes mit:

Der vorgelegte Bebauungsplan berühre verschiedene Strecken der DB AG. Er überplane sowohl die Stadtbahn als auch die zum Teil schon planfestgestellten Flächen der S 21. Aus Sicht des Projektes Neubau S 21 werde den Bebauungsplan grundsätzlich zugestimmt. Die planfestgestellten Anlagen der S 21 einschl. der temporären Baustelleneinrichtungsflächen sei im Bebauungsplan korrekt übernommen worden. Auch im Textteil des Bebauungsplans werde auf die planfestgestellten Anlagen der S 21 verwiesen.

Man weise jedoch klarstellend darauf hin, dass der lt. Planfeststellung ausgewiesene Sicherheitsstreifen der S 21 eine dauerhafte Beschränkung der Fläche darstelle, der mit einer Dienstbarkeit zu Gunsten der DB Netz AG gesichert werde. Diese Flächen werden damit für immer der Planfeststellung unterliegen, insofern solle der Text auf Seite 22, 1. Absatz angepasst werden.

Die dargestellte Trasse der S 21, 2. Bauabschnitt, für die noch keine Planfeststellung vorliege, sei grundsätzlich dauerhaft für die DB AG zu sichern. Nach dem derzeitigen Planungsstand der S 21, 2. Bauabschnitt werde man mit den Planungen für den 2. Bauabschnitt 2013 beginnen, mit dem Ziel, den Baubeginn 2019 zu realisieren. Der Baubeginn sei u. a. abhängig von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens sowie einer gesicherten Finanzierung des Vorhabens. Für die Errichtung der S 21, 2. Bauabschnitt seien im Bereich MKH ausreichend Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich, um ein Bau der S 21 2. Bauabschnitt vom Berliner Hauptbahnhof bis Potsdamer Platz unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu ermöglichen. Daher solle durch den Senat die Flächenfreihaltung für die Errichtung der S 21, 2. Bauabschnitt festgeschrieben werden.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung in ihren Grundzügen.

Der dargelegte Sachverhalt unterscheidet sich von der Abwägung im Rahmen des Bebauungsplans II-201c, obwohl es sich um die gleiche Ausgangslage hinsichtlich des Sicherheitsstreifens handelte. Aufgrund der Stellungnahme wird nicht nur eine Anpassung der Begründung erfolgen.

Die rechtliche Sicherung der Trasse der S 21 in südlicher Richtung wird nicht im Rahmen der Bauleitplanung, sondern eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Es ist

nicht mehr beabsichtigt, dass die Realisierung des MK H1 vor erfolgter Planfeststellung erfolgen kann, so dass eine Erschwerung der Realisierung des 2. Bauabschnitts nicht zu befürchten ist. Im Rahmen der Planfeststellung werden auch die Baulogistikflächen durch die Fachplanung gesichert werden. Der Bebauungsplan wird geändert, indem die aufschiebend bedingte Festsetzung geändert wird.

Stellungnahme:

Der 1. Bauabschnitt der S 21 vom Berliner Nordring zum Berliner Hauptbahnhof werde nach derzeitigem Planungsstand noch vor 12/2017 in Betrieb gehen.

Abwägung:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und in der Begründung berücksichtigt werden.

Stellungnahme:

Sollte die Bebauung des Bereiches MK H1 vor der Errichtung der S 21, 2. Bauabschnitt erfolgen, so seien die baulichen Vorkehrungen durch den Errichter zu schaffen. Der Bau der S 21 dürfe nicht durch andere Baumaßnahmen behindert werden.

Abwägung:

Der Bebauungsplan enthält bereits eine Regelung zur Trassenfreihaltung. Im Übrigen siehe oben.

Stellungnahme:

Die im Bebauungsplan dargestellten Höhenangaben entsprächen denen, die mit dem Land Berlin, Abteilung VII abgestimmt worden seien und Planungsgrundlage der S 21, 2. Bauabschnitt seien.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Bezirksamt Mitte, Stadtentwicklungsamt

Stellungnahme:

Zu den Planinhalten habe man im Rahmen der Zuständigkeit des Stadtplanungsamtes keine Anmerkungen oder Hinweise.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Intention der Planung.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung

Stellungnahme:

In der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde werde die Möglichkeit von Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz- und/ oder Niederschlagsentwässerung genannt. In der Begründung zum B-Plan werde dieser Sachverhalt abgewogen, indem eine „Prüfung, ob Regenwasserrückhaltebecken untergebracht werden können“ angekündigt werde. Dabei sei offen gelassen, für welche Flächen diese Prüfung erfolgen solle. Vorsorglich erkläre das TL, dass Regenwasserrückhaltebecken für private Abwässer auf den privat genutzten Baugrundstücken unterzubringen seien. Im öffentlichen Straßenland seien nur Leitungen und Kanäle zulässig, keine privaten Rückstauräume.

Abwägung:

Wie bereits in der Abwägung zur Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde dargelegt, waren lediglich die privaten Baugrundstücke gemeint. Die Begründung wird präzisiert. Für das Bau- feld im MK H6 wird jedoch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden müssen, einen Kanal zur Regenentwässerung bis zum Hafenbecken zu legen (Einleitbauwerk). Die Regelung ist in § 2 des städtebaulichen Vertrags erfolgt. Planungsrechtliche Regelungen sind damit nicht verbunden.

Stellungnahme:

Zur Unterbauung der öffentlichen Uferpromenade mit privaten Tiefgaragen (TF 4.1 i. V. m. Nebenzeichnung 7) äußere man sich wie folgt: Auf S. 80 werde begründet, dass - bedingt durch die Unterquerung durch die S 21 - im MK H1 Tiefgaragen auch unterhalb der öffentlichen Uferpromenade zulässig sein sollten. TL lehne grundsätzlich eine Unterbauung öffentlicher Straßenverkehrsflächen ab, da damit haftungsrechtliche Konflikte entstehen könnten und dieser Raum für die öffentliche Ver- und Entsorgung zur Verfügung stehen müsse.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist richtig wiedergegeben. Es handelt sich aber um eine Sondersituation, bedingt durch die Inanspruchnahme unterirdischer Kerngebietsflächen für die (größtenteils bereits planfestgestellten) Anlagen der Fern-, U- und S-Bahn, die einen gesonderten Lösungsansatz erfordert. Für den Plangeber ist es nachvollziehbar, dass der Bezirk, im Regelfall eine private Unterbauung öffentlicher Flächen vermeiden will. Andererseits kann der Bezirk aus dieser Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes auch Einnahmen generieren.

Es ist zudem weder erforderlich noch möglich, dass der zur Unterbauung mit einer Tiefgarage ermöglichte Bereich für Leitungen in Anspruch genommen werden wird. Alle Medien verlaufen innerhalb des Friedrich-List-Ufers. Zudem sind die Uferpromenaden dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten und unterliegen keine großen Belastungen hinsichtlich ihrer Oberflächen.

Ob ein zukünftiger Investor von der planungsrechtlich ermöglichten Option überhaupt Gebrauch machen würde, ist angesichts der voraussichtlich hohen Kosten ungewiss. Richtig ist, dass Haftungsfragen im Zuge der Erteilung einer Genehmigung geklärt werden müssen. Dies ist aber im Zuge der Bauleitplanung nicht regelbar.

Stellungnahme:

Es bestünde auch keine Notwendigkeit für die Errichtung dieser TG-Stellplätze, da die Bahnhofstiefgarage ausreichende Reserven bietet und nur zu etwa 50 % belegt ist (Begründung S. 117).

Abwägung:

Es ist richtig, dass sich in unmittelbarer Nähe die Tiefgarage des Bahnhofs befindet. Sie hat aber aufgrund der erheblichen Größe und der nicht einfachen Zufahrtssituation eine andere Qualität, die nicht für alle Nutzerkreise attraktiv ist. Der Bebauungsplan bleibt unverändert.

Stellungnahme:

Die Abteilung X OI der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung habe in ihrer Stellungnahme die allseitige Zugänglichkeit der Stützwand entlang des Friedrich-List-Ufer in einer Breite von mindestens 3 m gefordert, damit die Aufgaben der Bauwerksprüfung und – unterhaltung erfüllt werden könnten. Daraufhin sei der B-Plan-Entwurf geändert, indem die Fahrradstation von der Stützmauer abgerückt worden und ein 5 m breiter Streifen als öffentliche Uferpromenade ausgewiesen worden sei.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist weitgehend zutreffend wiedergegeben. Allerdings hatte der Plangeber ja zunächst selbst die Planungsabsicht, die Fahrradstation bis an die Stützwand heranzuführen und entlang dieser Mauer ein 3 m breites Fahrrecht für den Betreiber der Brückenbaulast vorzusehen. Er hat aber diesen Ansatz verworfen, weil sich unmittelbar östlich an diesen 3 m breiten Streifen eine Stützenreihe des Bahnviadukts einschließlich ihrer Fundamente anschließt. Diese Flächen sind der Nutzung für eine Fahrradstation entzogen. Auch die mit dem Fahrrecht zu belastende Fläche wäre für die Fahrradstation nicht nutzbar, so dass die Station sinnvollerweise erst östlich der Stützenreihe gebaut werden kann. Dies entspricht auch den bisher vorliegenden Testentwürfen. Zudem hätten andernfalls die Stützen baulich aufwendig mit in die Station integriert und eingehaust werden müssen. Der Plangeber kann deshalb die jetzt vom Bezirk wieder ins Spiel gebrachte Variante nicht wieder aufgreifen.

Stellungnahme:

Im Bereich dieser 5 m breiten Fläche soll zusätzlich ein 3 m breiter Verbindungssteg zwischen dem Friedrich- List-Ufer und der Fahrradstation zulässig sein.

Das TL widerspreche diesen Festsetzungen, da

- diese Fläche nicht für den öffentlichen Verkehr notwendig sei,
- die Gefahr bestünde, dass sozial unkontrollierbare Räume entstehen würden,
- unnötige Kosten für den Bezirk durch Verkehrssicherung und Unterhaltung entstehen würden.

Vielmehr könne den Forderungen von X OI entsprochen werden, indem die Fahrradstation unmittelbar an die Stützmauer angrenzt und ein 3 m breiter Streifen mit einem entsprechenden Recht zugunsten des Baulastträgers der Stützwand belastet wird.

Abwägung:

Die vorgebrachten Bedenken werden insofern nicht geteilt, da

- die Flächen nur eine Ergänzung der öffentlichen Flächen darstellen,
- die Fahrradstation ein gewisses Maß an sozialer Kontrolle mit sich bringt,
- angesichts der geringen Fläche von etwa 270 m² die im Kontext der Gesamtmaßnahmen um den Hauptbahnhof auf den Bezirk zukommenden zusätzlichen Unterhaltungskosten nicht erheblich sein dürften.

Hinsichtlich der Abwägung zum Verbindungssteg zum Fahrradhaus vgl. Abwägung zu den Schreiben von XOI. Die optionale Stegverbindung ist nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans. Der Stellungnahme kann hinsichtlich des gewünschten Wegfalls 5 m breiten Streifens öffentlicher Uferpromenade nicht entsprochen werden.

Stellungnahme:

Zur barrierefreien Vernetzung der öffentlichen Räume in Bezug auf die barrierefreie Vernetzung der Uferpromenaden mit den umliegenden Straßen und Plätzen habe sich der Bebauungsplanentwurf erheblich verschlechtert. Sei in den B-Planentwürfen vom April und November 2008 noch ein öffentliches Gehrecht durch den Block MK H6 im Bereich des Luftgeschosses vorgesehen gewesen, so sei im vorliegenden Entwurf auf diese öffentliche Durchgängigkeit verzichtet worden. Dafür sei kein großes öffentliches Interesse gesehen worden (Begründung, S. 80).

Damit sei die östliche Uferpromenade für mobilitätseingeschränkte Personen nur über einen weiten Umweg um den gesamten Baublock MK H6 herum erreichbar. Das entspreche in keiner Weise der Zielsetzung Berlins, eine barrierefreie Stadt zu werden.

Abwägung:

Barrierefreiheit ist ein wichtiger öffentlicher Belang aber planungsrechtlich nicht regelbar. Tatsächlich hatte der städtebauliche Entwurf, der noch der Beteiligung der Behörden dem Bebauungsplan zugrunde lag, eine Stufenanlage zwischen MK H6 und der öffentlichen Promenade vorgesehen, die nicht barrierefrei war. Der nunmehr vorliegende städtebauliche Entwurf von KSP hat hingegen eine Rampenanlage integriert und ist von daher de facto eine Verbesserung hinsichtlich der Barrierefreiheit. Es ist auch weiterhin vorgesehen, dass die Öffentlichkeit das Gebäude queren kann. Dies ist auch seitens des Vorhabenträgers selbst zur Belegung der Erdgeschosszone gewünscht.

Von Osten aus kommend ist die Promenadenfläche sowieso über die spreeseitige Uferpromenade und Unterquerung der Hugo-Preuß-Brücke barrierefrei erreichbar.

Der Plangeber hat allerdings – wie in der Stellungnahme zutreffend dargelegt ist – auf die Festsetzung einer Fläche, die mit einem Gehrecht in Ost-West-Richtung zu belasten ist, innerhalb des MK H6 verzichtet, da er in der Gewichtung einen Unterschied zwischen westlichem und östlichen Uferbereich sieht. Die Beziehung zwischen Bahnhofsvorplatz und Uferpromenade durch das Luftgeschoss im MK H1, ist eine Verbindung öffentlicher Flächen mit erwartet hoher Publikumsfrequenz. Diese wird durch das MK H6 nicht gesehen, zumal die Durchwegung in Ost-West-Richtung keine Fortsetzung hat. Von daher ist hier das öffentliche Interesse

an einer gesicherten öffentlichen Durchwegung deutlich schwächer ausgeprägt. In der Abwägung hat der Plangeber deshalb darauf verzichtet, das Privatrundstück mit Flächen für die Belastung mit einem Gehrecht vorzusehen. Diese Abwägung soll weiter beibehalten werden.

Stellungnahme:

Unter Pkt. III 3 der Begründung werde nur auf die einmaligen Investitionskosten, jedoch nicht auf die laufenden Kosten der Unterhaltung und Verkehrssicherung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen eingegangen. Mit der Entscheidung, alle Flächen außer den Grundflächen der Gebäude als öffentliche Straßenverkehrsflächen festzusetzen, werde der Haushalt des TL mit den ständigen Kosten für Unterhaltung und Verkehrssicherung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen nachhaltig belastet. Dieser Sachverhalt fehle in der Begründung.

Abwägung:

Laufende Unterhaltungskosten werden nicht in der Begründung eines Bebauungsplans dokumentiert, da sie nicht bezifferbar sind (Zeitraum, Preissteigerung etc.). Dies gilt für alle öffentlichen Verkehrsflächen. In die Begründung zum Bebauungsplan wird aber ein generalisierter Passus aufgenommen, der besagt, dass aus den Festsetzungen der öffentlichen Flächen für den Bezirk Mitte Folgekosten für die Unterhaltung der Flächen entstehen werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Stellungnahme:

Das Eisenbahn-Bundesamt habe erhebliche Bedenken gegen die im B-Planentwurf vorgesehene Bebauung westlich des BSSK, und zwar im Hinblick auf die geplante südliche Verlängerung der S 21. Zwar gebe es bisher noch keine klare Trassierung, auch seien dem EBA bisher keine Termine für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen oder für Bautermine bekannt. Dennoch werde die südliche Verlängerung der S 21 über Heuboden, Potsdamer Platz und Gleisdreieck Richtung Bahnhof Südkreuz vom Land Berlin als verkehrspolitisch prioritär eingestuft, weil dieses S-Bahnbauvorhaben der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Hbf. dienen soll.

Abwägung:

Die Intention des Plangebers steht nicht im Widerspruch zu der vom Eisenbahn-Bundesamt vorgetragenen Einschätzung, dass die Realisierung der S 21 als verkehrspolitisch prioritär eingestuft wird. Vielmehr hat der Plangeber planerisch Vorsorge getroffen, indem er eine Trasse für die S 21 im Baufeld MK H1 von einer Bebauung freihält und damit die unterirdische Bebaubarkeit des landeseignen Grundstücks einschränkt.

Stellungnahme:

Die vorgesehene textliche Festsetzung Nr. 9 berücksichtige die S 21 nach Auffassung des EBA unzureichend. Danach sollten auf den Flächen, die durch den Planfeststellungsbeschluss vom 17. September 2010 für die S 21 in Anspruch genommen werden, die im B-Plan vorgesehenen baulichen Nutzungen bis zur „Aufhebung der planfestgestellten Zwecke“ (ein solcher Rechtsbegriff existiere nicht, gemeint sein dürfte wohl die Fertigstellung bzw. die Inbetriebnahme der S 21 Nord) unzulässig sein. Wie man der Begründung (S. 86 f., unter 5.13) entnehmen könne, habe diese Festsetzung lediglich die Flächen im Auge, die für die bauliche Realisierung des 2010 planfestgestellten Abschnitts der S 21 vom Hbf. zum Nordring benötigt würden.

Abwägung:

Die Intention des Plangebers ist richtig wiedergegeben. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 9 sollten nur Belange berücksichtigt, die im Zusammenhang mit dem planfestgestellten nördlichen Bereich der S 21 stehen. Der Terminus „Aufhebung der planfestgestellten Zwecke“ ist einschlägig und umfasst auch Bereiche, für die es keinen eigenen Freistellungsbeschluss geben wird. Dies ist etwa bei der Aufgabe von Baulogistikflächen der Fall. Die textliche Festsetzung Nr. 9 wird jedoch grundlegend überarbeitet (siehe nachfolgende Abwägung).

Stellungnahme:

Die in Aussicht genommene Trassierung für die Weiterführung der S 21 Richtung Süden solle anscheinend durch die textliche Festsetzung Nr. 3.2 geschützt werden. Danach sei die dort genannte Fläche unterhalb von 25,5 m von einer Bebauung freizuhalten.

Dies werde für unzureichend gehalten. Die neuen baulichen Nutzungen dürften erst umgesetzt werden, nachdem die S 21 Süd planfestgestellt und im B-Plangebiet baulich realisiert worden sei. Die vorgelegte B-Planung gefährde das Vorhaben S 21 dagegen in massiver Weise, weil sie eine im Rahmen des künftigen Planfeststellungsverfahrens der S 21 zu berücksichtigende schützenswerte Nutzung zuließe, wodurch massive Immissionskonflikte in der Zukunft und die Gefahr von Entschädigungsforderungen und Klagen der künftigen Investoren wegen Beeinträchtigungen ihrer Gewerbebetriebe während der Baumaßnahmen, aber auch wegen des künftigen Betriebes der S 21 vorprogrammiert sind. Das Eisenbahn-Bundesamt lehnt den B-Planentwurf daher ab.

Abwägung:

Die erste Aussage gibt die Planungsintention wieder. Die vorgebrachten Bedenken richten sich nicht gegen die Bebaubarkeit des Grundstücks generell, sondern gegen eine mögliche Realisierung des Baukörpers und seine Nutzung vor erfolgter Planfeststellung. Der Stellungnahme liegt die Auffassung zugrunde, dass eine Planfeststellung zeitlichen Vorrang habe, da sie dann weniger Abwägungszwängen unterliegt und mit weniger Folgekosten behaftet sein wird. Diese Auffassung ist von der zuständigen Fachabteilung der Senatsverwaltung und Umwelt im Grundsatz bestätigt worden. Der Plangeber prüft daraufhin die Möglichkeit, von einer aufschiebend bedingten Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB im Bereich des MK H1 Gebrauch zu machen, die auch die Fertigstellung der S 21 nach Süden (2. Bauabschnitt) berücksichtigt.

Stellungnahme:

Ergänzend verweise man auf die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. Januar 2009.

Abwägung:

Beim damaligen Planungsstand hatte das EBA u. a. die zulässige Wohnnutzung im MK H6 aufgrund der großen Immissionsvorbelastung hinterfragt. Der Plangeber hat inzwischen aus Lärmschutzgründen auf diese allgemein zulässige Wohnnutzung verzichtet.

Ferner hatte das EBA vorgetragen, dass bei sämtlichen weiteren Baumaßnahmen neben und über (bzw. unter der Brücke) vorhandenen Bauwerken die Nachweise der Standsicherheit der vorhandenen baulichen Anlagen der DB AG zu überprüfen und bei anderen Lasten als bei der damaligen Bemessung der Bauwerke angesetzt werden, Nachrechnungen erforderlich seien. Der Plangeber hat daraufhin den Hinweis Nr. 1 auf den Abstimmungsbedarf mit der DB AG ergänzt.

Fazit:

Der Verfahrensschritt führte zu keinem Änderungserfordernis für den Bereich des Bebauungsplans östlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals.

Der Verfahrensschritt führte zu einem Prüfauftrag hinsichtlich der Festsetzungsmöglichkeit für den Baukörper MK H1 im Zusammenhang mit der noch nicht erfolgten Planfeststellung der S 21 in Richtung Süden. Die aufschiebend bedingte Festsetzung Nr. 9 wird geändert.

Der Hinweis Nr. 2 wird dergestalt ergänzt, dass bauliche Anlagen, die auch geeignet sind, eine Gefährdung der Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, nur mit der Zustimmung des zuständigen Trägers der Brückenbaulast errichtet und betrieben werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen ist.

19 Planreifebeschluss für das Kerngebiet H6

Der Senat hat in der Sitzung am 12. März 2013 der Vorlage zur Beschlussfassung über die Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung – „Planreife“) für das Vorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer – MK H6 – im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs **II-201da** (Humboldthafen-Süd“) im Bezirk Mitte zugestimmt. (Drs. Nrn. 17/0879 und 17/0984). Das Abgeordnetenhaus hat in der 31. Sitzung am 16. Mai 2013 der Vorlage zugestimmt. Das Vorhaben ist zwischenzeitlich errichtet worden.

20 Änderungen im Nachgang zu den Verfahrensschritten

Nach Abschluss der Verfahrensschritte hat sich folgender Änderungsbedarf ergeben:

Planzeichnung

- Der für die Entwässerung des MK H6 notwendige Regenwasserkanal machte den Kauf eines 2 m breiten Streifens entlang des Gebäudes erforderlich, der nunmehr dem Kerngebiet zugeordnet wird.
- Die Verortung für eine Steganlage zum Fahrradhaus mittels der Buchstaben A₄, A₅, A₆, A₇, A₄ entfällt.
- Die Verortung eines unterirdischen Rückenhaltebeckens für anfallendes Niederschlagswasser innerhalb einer Fläche ABCDA wird ergänzt.

Textliche Festsetzungen und Hinweise:

- Zum Ausschluss von Spielhallen, Wettbüros und Vergnügungsstätten zur Schaustellung von Personen ist die textliche Festsetzung Nr. 1.3 neu hinzugekommen.
- Für die städtebaulich gewünschte Großzügigkeit des ersten Vollgeschosses und somit auch der Arkaden wird eine Mindesthöhe des ersten Vollgeschosses durch die neu hinzugekommene textliche Festsetzung Nr. 2.1 festgelegt.
- Zur Klarstellung der zulässigen Grundfläche ist die textliche Festsetzung Nr. 2.6 aufgenommen worden.
- Bei der textlichen Festsetzung 3.2 wird die Höhenfestsetzung mit „über NHN“ redaktionell ergänzt.
- Die textliche Festsetzung 4.4 zur optionalen Ermöglichung eines Verbindungsstegs zwischen Fahrradhaus und Friedrich-List-Ufer entfällt.
- Für die Schaffung eines notwendigen unterirdischen Rückhaltebeckens mit einem gewissen Speichervolumen für das anfallende Niederschlagswasser im Plangebiet wird ergänzend zur zeichnerischen Verortung im Bebauungsplan die textliche Festsetzung Nr. 4.4 aufgenommen.
- Auf die textliche Festsetzung Nr. 5.2. zum Erschütterungsschutz wird zugunsten eines Hinweises (Hinweis Nr. 4) verzichtet. Die Nummerierung der nachfolgenden Festsetzung ändert sich entsprechend (Lärmschutzgrundrisse MK H6 TF nunmehr Nr. 5.2).
- Die textliche Festsetzung Nr. 5.2 wird durch die Ergänzung „mit jeweils einem Fenster“ präzisiert. Schallgedämmte Dauerlüftungseinrichtungen werden nicht mehr planungsrechtlich geregelt.

- In der textlichen Festsetzung Nr. 6.1. wurde neben einer Dachneigung von bis zu 5° auch eine Substratschicht von mindestens 30 cm für das MK H1 und das MK H6 aufgenommen. Darüber hinaus ist eine intensive Dachbegrünung von mindestens 70 % der Dachflächen sowie die Verpflichtung zur Ausbildung eines Retentionsdaches (mindestens 95 %) ergänzt worden.
- Die textliche Festsetzung Nr. 7.2 wird durch die Ergänzungen „für eine Verbindung mit Anschluss an das Höhenniveau“ und „sowie jeweils an das Höhenniveau“ präzisiert.
- Ein zwei Meter breiter Streifen musste dem Kerngebiet H6 zugeordnet und der öffentlichen Uferpromenade entzogen werden, weil unter diesem die erforderliche Entwässerungsleitung des Kerngebiets verläuft. Daher wurde hier eine Belastung der Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit erforderlich (ehemals textliche Festsetzung Nr. 7.4).
- Der Ausschluss von Werbeanlagen auf Dächern und Fassaden sowie ihre Ausprägung ist um die Seite des Kapelle-Ufers und des Friedrich-List-Ufers in der textlichen Festsetzung Nr. 8.1 ergänzt worden.
- Entsprechend sind die Regelungen, die das Friedrich-List-Ufer betreffen, in der textlichen Festsetzung Nr. 8.2 entfallen.
- Um eine belebte Erdgeschossnutzung sicherzustellen, wurde die textliche Festsetzung 8.4 aufgenommen.
- Die Prüfung der aufschiebend bedingten Festsetzung Nr. 9 führte dazu, dass nunmehr der Zeithorizont der Fertigstellung der S 21 (2. Bauabschnitt) für eine bauliche Nutzung gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans zugrunde gelegt wird.
- Analog zum Bebauungsplan II-201db wird der Hinweis Nr. 2 um das Abstimmungserfordernis beim Bau an die Hugo-Preuß-Brücke ergänzt und ein Hinweis (Hinweis Nr. 3) auf das Zustimmungserfordernis bei baulichen Maßnahmen im 10 m Umfeld der Uferbefestigungen aufgenommen.

Die Begründung und der Umweltbericht werden aktualisiert und entsprechend der Änderungen überarbeitet.

Durch die Änderungen des Bebauungsplans sowie geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen wird eine erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden sowie eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB erforderlich.

21 Anwendung der Überleitungsvorschriften

Von den Überleitungsvorschriften des § 233 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 245c Abs. 1 BauGB wird Gebrauch gemacht. Das Bebauungsplanverfahren wird nach den bis zum 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften des Baugesetzbuches fortgesetzt.

Da die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs vor dem 20. September 2013 stattgefunden hat, ist auf ihn gemäß § 25d Baunutzungsverordnung die Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes 11. April 2013 (BGBl. I S. 1548) weiterhin anzuwenden.

22 Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB

Da sich die Grundzüge der Planung nicht geändert haben, wurde die Beteiligung auf die von den Änderungen betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Mit Schreiben vom 4. Juli 2023 sind insgesamt 8 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 4. August 2023 gebeten worden. Dem Schreiben waren folgende Planunterlagen beigelegt:

- die Planzeichnung mit Stand 2012 nebst aktualisiertem Deckblatt (Da der Bebauungsplan II-201da bereits gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt hat, sind die Änderungen der Planzeichnung in einem Deckblatt darzustellen.)
- zur besseren Übersichtlichkeit eine zusammengeführte Planzeichnung mit dem aktuellen Stand
- eine Übersichtstabelle mit der Gegenüberstellung der textlichen Festsetzungen zum Zeitpunkt der Beteiligung im Jahr 2012 und des aktuellen Standes
- die Begründung inkl. Umweltbericht
- die zu Grunde liegenden Gutachten.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen von insgesamt 10 Stellen eine Stellungnahme ein.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. II D 44, Wasserbehörde

Stellungnahme:

Es bestehen keine Einwände gegen den Bebauungsplan.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. II D 44, Wasserbehörde.

Stellungnahme:

Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass darüber hinaus auch das Eisenbahnbundesamt und die Deutsche Bahn AG mit Bezug auf den PFB/Verfahren zur S 21 und Bestand, die TAB+BVG für die U5 einbezogen werden sollten.

Abwägung:

Die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt wurden im Rahmen der erneuten Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt.

Stellungnahme:

Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass ein Teil des Geltungsbereichs unter der Nummer 9774 im Bodenbelastungskataster als Altlast eingetragen ist. Die Katasterfläche und der Geltungsbereich befänden sich in der Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes Mitte.

Abwägung:

Orientierende Bodenuntersuchungen auf der Fläche 9774, die 1990 durchgeführt wurden, ergaben zum Teil hohe Bodenbelastungen. Aus diesem Grund erfolgten auf der Altlastenfläche 9774 auf Teilflächen im Jahr 1991 umfangreiche Bodensanierungen. Restbelastungen im Boden und im Grundwasser sind wahrscheinlich. Über weitere Bodenaustauschmaßnahmen nach 1991 liegen keine Informationen vor. Das MK H1 ist bereits heute im südwestlichen Bereich von den Anlagen der Fernbahn und der U 55 untertunnelt (etwa 1/3 des Baublocks). Bevor eine Kerngebietsnutzung in diesem Baublock zum Tragen kommen kann, wird hier die

Baugrube für den unterirdischen Bahnhof der S 21 realisiert werden, die zu einem sehr umfangreichen Bodenaushub führen wird. Dieser wird einen umfassenden Einblick in die tatsächliche Belastung ermöglichen. Es verbleibt allenfalls eine geringe Restfläche, auf der keine Bodenbewegungen stattfinden. Aus dem Bodenaushub für die S 21 können dann auch Rückschlüsse für diese Restflächen gewonnen werden und ggf. Maßnahmen veranlasst werden. Dies hat das Land Berlin als Grundstückseigentümer selbst in der Hand, so dass davon auszugehen ist, dass Belastungen, die der Planung entgegenstehen könnten, beseitigt werden.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. III B, Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen

Stellungnahme:

Zu den im vorgelegten Bebauungsplanentwurf geplanten Festsetzungen bestehen keine Bedenken. Positiv seien die neu hinzugekommenen textlichen Festsetzungen zu dem Thema Dachbegrünung anzumerken und zu begrüßen, die diesen Aspekt wesentlich konkretisiert. Vor dem Hintergrund der Bewältigung der Auswirkungen des Klimawandels spielen insbesondere in Ballungsräumen und hier speziell in der Innenstadt Berlins solche Maßnahmen wie Dachbegrünungen eine wesentliche Rolle.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. III B, Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. V D, Tiefbau

Stellungnahme:

Von den Fachbereichen V BC, V BE und V D gäbe es Hinweise bzw. Einwendungen. Vom Fachbereich V E einen allgemeinen Hinweis.

Stellungnahme V BC

Die Planungen der neuen baulichen Anlagen landseitig der bestehenden Uferbefestigungen in der Zuständigkeit SenMVKU V BC seien insbesondere hinsichtlich der konstruktiven Ausbildung und des Lasteintrages, der Bauzustände, der Entwässerung über und durch die Uferbefestigung mit V BC abzustimmen.

Lasteinwirkungen und Verschiebungen im Untergrund seien auf Unschädlichkeit für die Uferbefestigung nachzuweisen.

Während der Ausführung seien die Uferbefestigungen so abzudecken, dass Verunreinigungen ausgeschlossen sind.

Die Uferbefestigungen seien durch geeignete Messungen Beweis zu sichern.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Stellungnahme V BE

Es wird darum gebeten die Belange der öffentlichen Beleuchtung für alle untenstehenden Vorgänge wie folgt aufnehmen zu lassen:

Sind von der Baumaßnahme Anlagen der öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin einschließlich der Netzanschlussleitungen betroffen, ist die Vorgehensweise mit dem Betreiber,

Stromnetz Berlin GmbH, BerlinLicht, DG-AL abzustimmen. Das gilt auch bei Auswirkungen auf die Beleuchtungsqualität.

Arbeiten an den Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und Provisorien gehen zu Lasten des Verursachers.

Ein neues Beleuchtungskonzept sollte sich harmonisch in das Gesamtensemble einfügen und die entsprechende funktionelle und gestalterische Tag- und Nachtwirkung zeigen.
Eine neu zu errichtende öffentliche Beleuchtungsanlage kann in den Bestand der öffentlichen Beleuchtung Berlins übernommen werden (BerlStrG).

Für öffentliche Straßenbaumaßnahmen ist ein Beleuchtungsprojekt beim Betreiber der öffentlichen Beleuchtung Berlins einzureichen.

Die Kosten für die Beleuchtungsmaßnahme sind in die Baumaßnahme mit aufzunehmen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes findet im Rahmen von landschaftsplanerischen Konkretisierungen statt.

Stellungnahme:

Stellungnahme V D

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung V - Tiefbau, Bereich Brücken/Ingenieurbau - Erhaltung/ Betrieb (SenMVKU, V D) sei für den Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Ingenieurbauwerke des Landes Berlin nach AZG i. V. m. Zust.-Kat. AZG Nr. 10 Abs. 6 zuständig.

Die SenMVKU, V D sei bereits im Juni 2008 (Vorgangsnr.: 2008/45), März 2009 und Januar 2013 zum o. g. Bebauungsplanverfahren beteiligt worden und hat Stellung genommen.

Abwägung:

Die Stellungnahmen aus den Trägerbeteiligungen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB, der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sowie der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB wurden ausführlich und sachgerecht abgewogen. Die Abwägung behält ihre Gültigkeit.

Stellungnahme:

Die SenMVKU, V D fordere ergänzend der vorangegangenen Stellungnahme für die an das Planungsgebiet angrenzenden und in unmittelbarer Umgebung befindlichen Ingenieurbauwerke zu jederzeit die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu gewährleisten.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Mit dem bereits im Bebauungsplan aufgenommen Hinweis Nr. 2 wird auf das Abstimmungserfordernis mit der DB AG hingewiesen.

In diesem wird darauf verwiesen, dass bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt oder die Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DB AG und der BVG bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast errichtet werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem Betreiber der Bahnanlagen bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen ist. Das Abstimmungserfordernis gilt auch für alle Bautätigkeiten innerhalb des Sicherheitsstreifens für die S 21 (City S-Bahn), der auch in Zukunft weiterhin der Planfeststellung unterliegen wird.

Stellungnahme:

Aufgrund der Entfernungen zu der geplanten Bebauung auf der westlichen Uferseite des Plangebiets sei von einer direkten Betroffenheit der Hugo-Preuß-Brücke (ca. 10 m), der Gustav-Heinemann-Brücke (ca. 25 m), der Stützwand (STW) Rahel-Hirsch-Str. (ca. 25 m) und der STW Friedrich-List-Ufer (ca. 15 m) auszugehen.

Durch die bereits vorhandene Bebauung (MK H6) auf der östlichen Uferseite und der großen Entfernung zur geplanten Bebauung (MK H1) auf der westlichen Uferseite des Plangebiets sei von keiner Betroffenheit der STW Kapellufer auszugehen.

Für die Hugo-Preuß-Brücke wird gefordert, für die Durchführung der Bauwerksüberwachung und -prüfung nach DIN 1076 sowie für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen die Gewährleistung einer uneingeschränkten Zugänglichkeit von allen Seiten sowie zu jedem Bauwerksteil. Hierzu sei zu der bebauten Fläche zusätzlich ein 5,00 m breiter Streifen und die Zuwegung zum Bauwerk mit einem Geh- und Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zu sichern.

Innerhalb der Bauwerksfläche und dem 5,00 m breiten Streifen seien Bepflanzungen und Nebenanlagen nur ausnahmsweise zulässig, wenn Belange des Straßenbaulastträgers dem nicht entgegenstehen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Im unmittelbaren Bereich der Hugo-Preuß-Brücke, Gustav-Heinemann-Brücke, STW Rahel-Hirsch-Str. und der STW Friedrich-List-Ufer sei das Baugebiet MK H1 vorgesehen.

Damit lägen die geplanten Baumaßnahmen im Relevanzbereich einer möglichen statischen Beeinflussung der Ingenieurbauwerke. Aufgrund der geplanten Baumaßnahmen im Relevanzbereich und in Abhängigkeit der noch zu wählenden Bauweise, könne eine signifikante statische Beeinflussung der Ingenieurbauwerke nicht ausgeschlossen werden. Die möglichen statischen Beeinflussungen der Ingenieurbauwerke im Relevanzbereich 25 m um das Bauwerk durch alle im Zusammenhang mit der Errichtung der baulichen Anlagen stehenden baulichen Maßnahmen und Bauzuständen seien auf Grundlage von zu erstellenden Baugrundgutachten und Verformungsprognosen durch ein im Brückenbau erfahrenes Ingenieurbüro zu bewerten. Die statischen Bewertungen seien durch einen im Land Berlin anerkannten Prüfenieur für Standsicherheit zu bestätigen und SenMVKU, V D vorzulegen. Eine Gefährdung und Schädigung der Ingenieurbauwerke seien nachweislich auszuschließen. Darüber hinaus werden bautechnische, geodätische und ggf. schwingungstechnische Beweissicherungen erforderlich, die im Vorfeld der Baumaßnahmen und der Errichtung der baulichen Anlagen mit SenMVKU, V D einvernehmlich abzustimmen seien. Die SenMVKU, V D fordert, vorgenannte Auflagen mittels eines Sicherungs- und Gestattungsvertrages einschließlich Sicherungsleistung verbindlich abzusichern.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Für das MK H1 wurde bislang noch kein Vertragspartner gefunden, wodurch sich zum jetzigen Zeitpunkt kein Sicherungs- und Gestattungsvertrag in Aufstellung befindet. Die Kerngebietsflächen des Baufeldes H1 sind im Eigentum des Landes Berlin. Die genannten Restriktionen können im Rahmen der Verkaufsverhandlungen mit einem potenziellen Erbbaurechtsnehmer kommuniziert werden. In der Begründung wird ein Passus aufgenommen, welcher aufgrund

der Nähe zum Brückenbauwerk eine Empfehlung für spätere bautechnische, geodätische und ggf. schwingungstechnische Beweissicherungen ausspricht, um eine Gefährdung und Schädigung der Ingenieurbauwerke auszuschließen.

Stellungnahme:

Im Kapitel III Absatz 3.4 der Begründung (Stand 5. Mai 2023) ist beschrieben, dass die Flächen G 1 und G 4 für eine Verbindung zwischen Rahel-Hirsch-Straße bzw. Kapelle-Ufer vorgesehen seien. Für diese Verbindung muss der Niveauunterschied zwischen dem oberen Brückenniveau (Hugo-Preuß-Brücke) und dem unten gelegenen Flächen der Uferpromenaden überwunden werden. Diese sei durch eine bauliche Ausprägung in Form einer Treppe vorgesehen. Für die Fläche G 4 sei eine Treppe bereits realisiert worden und der Vorhabenträger „HumboldthafenEins“ hat sich im städtebaulichen Vertrag zum Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Treppenanlage, einschließlich der Verkehrssicherung verpflichtet.

Die SenMVKU, V D fordert für die geplante Treppenanlage auf der Fläche G 1, sämtliche Planungen und vertraglichen Verpflichtungen vor Errichtung der Treppenanlage einvernehmlich in Analogie der Treppe der Fläche G 4 mit dem Baulastträger der Hugo-Preuß-Brücke abzustimmen. Der Zugang der Treppe zur Rahel-Hirsch-Straße sei westlich der Übergangskonstruktion des Überbaus der Hugo-Preuß-Brücke anzulegen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Es besteht kein planungsrechtliches Erfordernis zur Präzisierung der Treppenanlage. Für das MK H1 wurde bislang noch kein Vertragspartner gefunden, wodurch zum jetzigen Zeitpunkt keine genauen vertraglichen Verpflichtungen in Aussicht stehen.

Stellungnahme:

Besteht der Bedarf an einem neuen Ingenieurbauwerk (z. B. Brückenbauwerke, Stützbauwerke ab 1,50 m, Lärmschutzwände ab 2,00 m) im öffentlichen Straßenland oder öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen und soll die Unterhaltungslast künftig an den Straßenbaulastträger für Ingenieurbauwerke öffentlicher Verkehrsflächen fallen, sei dieser Bedarf an SenMVKU, Abteilung V - Tiefbau gerichtet und hier nach Maßgabe der Kapazitäten die Baumaßnahme in eigener Zuständigkeit geplant, zur Ausführung nach Berliner Straßengesetz freigegeben und umgesetzt. Im Ausnahmefall könne für untergeordnete Bauwerke Aufgaben an Dritte als Realisierungsträger übertragen werden. Dafür muss eine projektbezogene Einzelfallregelung im Rahmen einer Durchführungsvereinbarung zwischen Realisierungsträger und Straßenbaulastträger getroffen werden. Darin seien die Verantwortlichkeiten der Beteiligten eindeutig zu regeln, wie bspw. die Planung, Planfreigabe, Ausführung und die Beteiligung bis zur Übergabe zu erfolgen hat.

Abwägung:

Es sind keine abwägungsrelevante Belange betroffen.

Stellungnahme:

Es werde darauf hingewiesen, dass die für Kampfmittel zuständige Ordnungsbehörde keine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung erteilt.

Gegen die Planungen bestünden keine Bedenken.

Für das Planungsgebiet und die unmittelbar angrenzende Fläche sei kein BVP dokumentiert.

Sonstige Hinweise auf eine ggf. von Kampfmitteln ausgehende konkrete Gefahr liegen nicht vor.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. V E, Ordnungsbehörde Kampfmittel.

Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und GrünflächenamtStellungnahme:

Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Änderungen behalte die Stellungnahme vom 04.12.2012 ihre Gültigkeit.

Abwägung:

Die Stellungnahme vom 04.12.2012 wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ausführlich und sachgerecht abgewogen. Die Abwägung behält ihre Gültigkeit.

Die Stellungnahme hatte zum einen die Ablehnung der Unterbauung öffentlicher Straßenverkehrsflächen zum Inhalt. Zum anderen wurde Kritik am Wegfall des öffentlichen Gehrechts und dem Luftgeschoss im MK H6 geäußert, welches bereits im vorherigen bebauungsplan-Entwurf aus dem Jahr 2012 weggefallen ist. Darüber hinaus wurde darauf aufmerksam gemacht, dass der Sachverhalt zur Belastung des Haushalts des TL durch ständige Sicherung und Unterhaltung der Verkehrsfläche fehlt und ein Passus in der Begründung zu den Folgekosten aufgenommen werden sollte. Dieser Passus wurde im Kapitel IV 3.1 „Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung“ ergänzt.

Bezirksamt Mitte von Berlin, Abt. Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen- und Grünflächen – Umwelt- und NaturschutzamtStellungnahme:

Nach Prüfung der mit dem Stellungnahmeersuchen übermittelten Unterlagen könne mitgeteilt werden, dass seitens des Bereichs Naturschutz und Freiraumentwicklung im Umwelt- und Naturschutzamt Mitte keine grundlegenden Bedenken gegen den Entwurf des Bebauungsplans II-201da bestehen, insbesondere nicht zu den erfolgten Änderungen und Ergänzungen des Entwurfs gegenüber dem vorherigen Planungsstand.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt grundlegend die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen des Bezirksamts Mitte von Berlin, Umwelt- und Naturschutzamt.

Stellungnahme:

Grundsätzlich - unter den Gesichtspunkten der geplanten starken Versiegelung von nahezu 100 %, der notwendigen Anpassung an die Folgen des Klimawandels wie urbane Hitze (Hitzetage/Tropennächte) und allgemein der Erforderlichkeit gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse – solle jedoch überprüft werden, ob über die festgesetzte Dachbegrünung hinaus umfangreichere Begrünungen, z. B. in Form von Baumpflanzungen im Bereich der geplanten Uferpromenade festgesetzt werden können. Zur Abkühlung sind großwüchsige Gehölze von immenser Bedeutung, die aufgrund ihres höheren dreidimensionalen Grünvolumens eine beträchtliche beschattende und über die Evapotranspiration kühlende Wirkung entfalten. Die in der Innenstadt deutlich spürbare Wohlfahrtswirkung (Beschattung, Filterleistung, Staubbindung, Lebensraum) und Verdunstungsleistung von Bäumen könne in keiner Weise durch zweidimensionale Begrünungen wie Gründächer ersetzt werden.

Abwägung:

Von weiteren Begrünungsfestsetzung (bis auf die Dachbegrünung) wie z. B. Baumpflanzungen im Bereich der Uferpromenade oder einer Fassadenbegrünung wird im Bebauungsplan II-201da abgesehen. Auf Festsetzungen weiterer Vegetationsflächen wurde bewusst verzichtet, da die Gestaltung sowohl der Hochbauten als auch der Uferpromenade erst noch in weiteren qualifizierenden Verfahren ermittelt wird. Durch die zunehmenden Anforderungen an die

Klimaanpassung städtischer Räume, werden hierbei weitere Vegetationsflächen berücksichtigt werden, sie können jedoch nicht zum jetzigen Zeitpunkt im Bebauungsplan verortet werden.

Die Planung der Uferpromenaden am Humboldthafen, die vom Landschaftsplanungsbüro Gruppe F ausgearbeitet worden ist, hat als zentrale Aufgabenstellung „einen attraktiven, öffentlichen Raum zu schaffen, der im Regierungsviertel gelegen, einen repräsentativen Charakter besitzt und gleichzeitig funktional eine Fortführung der bestehenden Uferpromenaden an der Spree und dem Spandauer Schifffahrtskanal ermöglicht. Die neue Gestaltung soll die historische Nutzung des Areals als Hafen ablesbar erhalten und sich an dem Charakter der ehemaligen Be- und Entladeflächen mit Kopfsteinpflaster orientieren. Die Ufermauern werden mit den alten Abgängen und Kranstandorten denkmalgerecht wiederhergestellt. Gestalt und Charakter der direkt anschließenden Uferpromenaden im nördlichen Spreebogen sollen in der Materialwahl und Ausstattung berücksichtigt werden.“

Es ist hinzuzufügen, dass der Festsetzung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ eine spätere Bepflanzung nicht entgegensteht. Die Einteilung der Verkehrsfläche und auch eine Vorgabe zur konkreten Gestaltung erfolgt nicht auf Ebene des Bebauungsplans. Eine Selbstbindung in Form von Pflanzbindungen muss für öffentliche Flächen nicht festgesetzt werden. Die Umsetzung bleibt dem Planvollzug vorbehalten.

Stellungnahme:

Bereich Immissionsschutz

Es bestehen keine weiteren Einwendungen gegen die zugrundeliegende Planung des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfs.

Bereich Bodenschutz/Altlasten

Den bisherigen Stellungnahmen sei sachstandsmäßig nichts hinzuzufügen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die LAGA Zuordnungswerte nicht mehr gelten, sondern seit dem 01.08.2023 Bodenbewertungen nach der neuen Mantelverordnung erfolgen.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen des Bezirksamts Mitte von Berlin, Fachbereich Umwelt hinsichtlich des Immissionsschutzes und des Bodenschutzes/Altlasten.

Berliner Wasserbetriebe (BWB)

Stellungnahme:

Es werden ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Einreichen der Bebauungsplanunterlagen bei den BWB keine weitere Planungsbearbeitung auslöst.

Gemäß den beiliegenden Bestandsplänen befindet sich im Bereich des Bebauungsplangebietes Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB. Diese stünden im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Baumaßnahmen seien von der BWB nicht vorgesehen.

In den öffentlich gewidmeten Straßen befinden sich Trinkwasserversorgungsleitungen (TWVL), welche im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für Anschlusszwecke zur Verfügung stehen.

Die TWVL DN 200 St, welche von Nord nach West über den Geltungsbereich verläuft, sei ein derzeitiges Provisorium infolge der Baumaßnahme S 21. Nach Beendigung der Baustelle der S 21 wird ein geradliniger Lückenschluss im Friedrich-List-Ufer wiederhergestellt und das Provisorium rückgebaut.

Aufgrund der Bebauungshöhe (VII – VIII-geschossig) wird das Betreiben privater Druckerhöhungsanlagen erforderlich werden. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Dimensionsvergrößerungen von Trinkwasserleitungen, die ausschließlich wegen dem Anschluss einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich werden, grundsätzlich vom Kunden zu bezahlen seien.

Die innere Erschließung der Trinkwasserversorgung könne entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolge grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser könne nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden.

Die im Geltungsbereich vorhandenen Mischwasserkanäle stünden im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung.

Das Niederschlagswasser der privaten Flächen und der öffentlichen Uferpromenade wird in Speichern gesammelt und gedrosselt in den Humboldthafen eingeleitet. Im östlichen Baufeld MK H6 sei dieses Konzept bereits umgesetzt. Im westlichen Baufeld MK H1 solle die Errichtung und Unterhaltung des zentralen Speichers und des Einleitbauwerkes durch den zukünftigen privaten Eigentümer erfolgen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese haben Relevanz für die Planung der Erschließung des Baugebiets, werden an die Vorhabenträger weitergeleitet und sind im Rahmen der Genehmigungsplanung zu beachten. Die Stellungnahme bestätigt grundlegend die Vereinbarkeit der Planung mit den wasserrechtlichen Belangen der Berliner Wasserbetriebe.

Zu gegebener Zeit werden die jeweiligen Vorhabenträger an die BWB herantreten und ihre konkreten Bedarfe benennen. Für den Bebauungsplan besteht kein Handlungsbedarf.

Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherrn im Bereich des Kerngebiets H6 ist im § 4 aufgenommen worden, dass eine Druckerhöhungsanlage für die Trinkwasserversorgung vom Vorhabenträger zu betreiben ist.

Im Genauen hat sich der Bauherr des MK H6 im Rahmen des städtebaulichen Vertrags dazu verpflichtet (§ 4 des Vertrags), sofern aufgrund der Höhe des Gebäudes erforderlich, eine eigene Druckerhöhungsanlage für die Trinkwasserversorgung zu betreiben. Auch die Kostenübernahme für etwa erforderliche Vergrößerungen von Trinkwasserversorgungsleitungen der Berliner Wasserbetriebe ist vertraglich fixiert. Für den Festsetzungsinhalt des Bebauungsplans hat die Stellungnahme keine Relevanz.

Die Kerngebietsflächen des Baufeldes H1 sind im Eigentum des Landes Berlin. Die genannten Restriktionen können im Rahmen der Verkaufsverhandlungen mit einem potenziellen Erbbaurechtsnehmer kommuniziert werden. Sollte das Baugrundstück nicht an einen einzigen, sondern an mehrere Erbbaurechtsnehmer vergeben werden, sind privatrechtliche Regelungen so zu gestalten, dass eine Ver- und Entsorgung mit Wasser/Abwasser sichergestellt ist. Ein planungsrechtlicher Handlungsbedarf resultiert nicht.

Stellungnahme:

Im Rahmen der kommunalen Überflutungsvorsorge wird für die Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke auf die Einhaltung der technischen Norm DIN 1986-100 verwiesen und insbesondere das Führen des erforderlichen Überflutungsnachweises in Verantwortung des Bauherrn/Vorhabensträgers bzw. dessen beauftragtem Fachplaners empfohlen.

Die Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB seien einzuhalten.

Sofern ein Bauvorhaben Neu- oder Umbauarbeiten an den Anlagen der BWB erforderlich macht, solle der Investor frühzeitig Kontakt mit der BWB aufnehmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Neu- oder Umbaumaßnahmen an den Anlagen der BWB umfangreiche Objektplanungen erfordern können, unter Umständen auch die vorherige Aufstellung von hydraulischen Konzepten, welche auch mit der zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen sind. Dies sei zeitlich zu berücksichtigen.

Die Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung bis zum Baubeginn betragen für gewöhnlich mindestens 24 Monate ab Vorlage aller dafür erforderlichen Voraussetzungen, auch der bestätigten Wasserversorgungs- und Entwässerungskonzepte. Weiterhin seien Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB anzumelden und deren Planung zu beauftragen.

In der Stellungnahme werden die wichtigsten Voraussetzungen für den Planungsstart aufgeführt.

Die Belange der BWB seien im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.

Abwägung:

Die Leitungen der BWB im Plangebiet verlaufen gegenwärtig überwiegend innerhalb gewidmeter Straßenverkehrsflächen. Die Vorhabengebiete werden durch keine übergeordneten Leitungstrassen tangiert, so dass kein Regelungsbedarf auf Ebene des Bebauungsplans besteht. Gegebenenfalls erforderliche Änderungen des untergeordneten Leitungsnetzes sind öffentlich-rechtlich zu regeln.

Die weiteren Hinweise haben Relevanz für die Planung der Erschließung des Baugebiets und sind im Rahmen der Genehmigungsplanung zu beachten.

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Stellungnahme:

Das Eisenbahn-Bundesamt sei die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahn des Bundes. Es prüfe als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.

Das Vorhaben S 21 und somit die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes seien in dem Bebauungsplanbereich II-201 ausreichend berücksichtigt. Unter Ziffer 2.1 der Begründung zum Bebauungsplan II-201da wird das Bauvorhaben S 21 wie folgt berücksichtigt:

Insofern bestehen keine Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen des Eisenbahn-Bundesamtes.

Stellungnahme:

Sofern dies nicht ohnehin bereits veranlasst wurde, sei die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG / DB Station & Service AG / DB Energie GmbH, als Grundstückseigentümerin und -nachbarin sowie Vorhabenträgerin für das Vorhaben „S 21“ über die Deutsche Bahn

AG, DB Immobilien empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüfe nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.

Abwägung:

Die Deutsche Bahn AG wurde im Rahmen der erneuten Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt.

Deutsche Bahn AG – DB Immobilien

Stellungnahme:

Stellungnahme DB Netz AG

Vom AIM Netz Berlin wird, unter Beachtung der nachfolgenden Punkte, dem B-Plan zugestimmt:

Es wird darauf hingewiesen, dass im Norden des o. g. Bebauungsplans die „Berliner Stadtbahn“ (S-Bahnstrecke 6024 und Fernbahnstrecke 6109) oberirdisch kreuzt. Des Weiteren kreuzt im westlichen Bereich des o. g. Bebauungsplanes unterirdisch die S-Bahnstrecke 6017. Aufgrund dieser Tatsache sei von einer erheblichen Lärm- und Erschütterungsbelastung des Planungsgebiets durch den Schienenverkehr zu rechnen. Hierzu seien entsprechend eine schalltechnische Untersuchung und ein Erschütterungsgutachten mit der aktuellen Betriebsprognose der DB Netz AG, unter Berücksichtigung aller o. g. Strecken, zu erstellen. In der aktuell vorliegenden schalltechnischen Untersuchung zum o. g. B-Plan wird die veraltete Betriebsprognose 2025 verwendet. Die schalltechnische Untersuchung sei somit mit der aktuellen Betriebsprognose zu überarbeiten.

Abwägung:

Der Empfehlung wird gefolgt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Erschütterungsgutachten erstellt, um die Erschütterungsbelastungen des Plangebiets durch den Schienenverkehr zu untersuchen.

Die schalltechnische Untersuchung (MÜLLER-BBM GMBH 2018) wird entsprechend überarbeitet.

Stellungnahme:

In unmittelbarer Nähe des Bebauungsplanes befindet sich die Eisenbahnüberführung (EÜ) Humboldthafenbrücke der DB Netz AG.

Sämtliche Bauaktivitäten seien so zu planen, dass die Anlagen der DB Netz AG ohne Beeinträchtigung des Eisenbahnverkehrs betrieben werden können.

Die DB Netz AG baue in unmittelbarer Nähe des Bebauungsplangebietes das Projekt S 21 1. Bauabschnitt und plane das Projekt S 21, 2. Bauabschnitt. Diese beiden Projekte haben unmittelbare Auswirkungen und Einfluss auf das Bebauungsplangebiet. Der 1. Bauabschnitt befindet sich in der Leistungsphase 8 nach HOAI. Der 2. Bauabschnitt befindet sich in der Leistungsphase 3 nach HOAI.

Hierzu seien gesonderte Stellungnahmen beim Bereich I.NI-O-S abzufragen bzw. einzuholen. Darüber hinaus wird die Beteiligung der Kollegen der DB Station & Service AG empfohlen.

Die DB Netz AG übernehme keine Kosten für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen, um vor Emissionen der in der Nähe befindlichen Eisenbahnstrecken zu schützen. Es bestünden keine Ansprüche auf Lärm und/oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude.

Bei Planungs- und Bauvorhaben Dritter in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen sei, zum Schutz der Baumaßnahmen und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend erforderlich.

Die DB sei im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erneut zu beteiligen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Deutsche Bahn AG – DB Netz AG

Stellungnahme:

Der 2. BA der S 21 liege im westlichen Teil des Bebauungsplans. Betroffen seien dabei durch den 2. BA der S 21 alle Flächen westlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und des Humboldthafens, auf denen das Baufeld MK H1 liegt.

Auf einem Bereich der Flächen sei geplant den Tunnel in offener Bauweise herzustellen. Im weiteren Bereich wird der Tunnel in geschlossener Bauweise hergestellt. Die Baugrube für den in offener Bauweise erstellten Tunnelabschnitt wird als Startbaugrube für den Tunnelvortrieb der geschlossenen Bauweise genutzt. Alle weiteren Flächen werden als Baustelleneinrichtungsflächen verwendet und werden zwingend für die Logistik des Tunnelvortriebs benötigt.

Das Projekt befinde sich in der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme:

Aufgrund der Startbaugrube und der zwingend erforderlichen Baustelleneinrichtungsfläche werde darauf hingewiesen, dass der Punkt 9 der Textlichen Festsetzung „Aufschiebend bedingte Festsetzung“ erhalten bleiben müsse. Eine Nutzung der Flächen vor Fertigstellung des 2. BA der S 21 sei nicht möglich und gefährdet die Umsetzbarkeit des 2. BA der S 21.

Abwägung:

An der textlichen Festsetzung Nr. 9 „Aufschiebend bedingte Festsetzung“ wird festgehalten.

Stellungnahme:

In Punkt 3.2 der Textlichen Festsetzung werde eine Angabe gemacht, ab welcher Tiefe eine bestimmte Fläche von Bebauung freizuhalten sei. Zum jetzigen Zeitpunkt stehe weder die genaue Fläche noch endgültige Oberkannte des Tunnelbauwerks fest. Diese werde mit der Planfeststellung und der Ausführungsplanung festgelegt. Derzeit müsse die für die Tiefgarage (MK H1) als Tiefe ausgewiesenen 26,5 m als kritisch und nicht ausreichend angesehen werden. Nach derzeitiger Planung sei an der höchsten Stelle des Tunnels im 2. BA dann nur noch wenige Zentimeter Abstand zwischen dem Tunnelbauwerk und dem angrenzenden Bauwerk/Baugrube. Ein Mindestabstand von 1 m sei zu den Tunnelbauwerken einzuhalten. Es sei seitlich, oberhalb und unterhalb der in Verbindung mit der S 21 errichteten Bauwerke der Sicherheitsabstand und geeignete Bauverfahren zu berücksichtigen, die während der Bebauung des MK H1 und nach der Fertigstellung die Sicherheit der Bauwerke, als auch einen sicheren und uneingeschränkten Betrieb der S 21 gewährleisten. Um dies sicherzustellen sei die DB Netz AG in die Planung (inkl. Herstellkonzepte und messtechnische Überwachung der S 21) des MK H1 rechtzeitig einzubinden und die Zustimmung einzuholen.

Bauwerke und Lasteinbringungen aus der Bebauung des MK H1 dürfen im Bauzustand und nach der Fertigstellung nicht zu einer Gefährdung des Tunnelbauwerks führen. Die Bauwerke und Lasteinbringungen seien durch entsprechende Konstruktionen zu sichern und abzufangen. Eine Einschränkung der Funktionsfähigkeit des Tunnelbauwerkes sei zu verhindern. Wie in den Hinweisen 1. und 2. beschrieben sei die DB Netz AG rechtzeitig bei der Planung einzu-

binden und die Zustimmung einzuholen. Die Planung sei insbesondere hinsichtlich der Gründung / Lastabtragung und dem Nachweis der Beeinflussung der S 21 in einer durch einen EBA zugelassenen Prüfsachverständigen geprüften Form vorzulegen.

Abwägung:

Der aktuelle Bebauungsplan-Entwurf sieht eine Tiefgarage mit zwei Geschossen vor. Da im aktuellen Bebauungsplan-Entwurf die Tiefe der Tiefgarage nicht den erforderlichen Mindestabstand zur Oberkante des Tunnelbauwerks einhält und somit ein Konflikt mit dem Tunnelbauwerk der S 21 entsteht, wird die Festsetzung der Tiefe der Tiefgarage von 26,5 m über NHH auf eine Höhe von 29,0 m über NHN festgesetzt. Hiermit wird zukünftig nur noch eine Etage errichtet werden können. Dies ist jedoch weiterhin ausreichend, um die bauordnungsrechtlich relevanten Stellplätze auf dem Grundstück unterbringen zu können.

Synchronisierend dazu wird die textliche Festsetzung Nr. 3.2 dahingehend angepasst, dass die Fläche F1, F2, F3, F4, F5, F1 unterhalb von 29,0 m über NHN von einer Bebauung freizuhalten ist.

Die Begründung wird entsprechend angepasst.

Stellungnahme:

Der Hinweis 4 bezüglich Erschütterungen und sekundären Luftschall sei zu berücksichtigen. Zur Eindämmung der aus der zukünftigen Bahnnutzungen des Tunnelbauwerkes ausgehenden Erschütterungen und den damit verbundenen sekundär abgestrahlten Luftschall seien je nach Nutzung ggf. schwingungsmindernde Maßnahmen für Anlagen oberhalb der unterirdischen Bahnanlage erforderlich.

Der EBA-Sachbereich 2 sei zu beteiligen.

Abwägung:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Erschütterungsgutachten erstellt, um die Erschütterungsbelastungen des Plangebiets durch den Schienenverkehr zu untersuchen.

Das Eisenbahn-Bundesamt wurde im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt.

23 Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren

Nach Abschluss des Verfahrensschritts hat sich folgender Änderungsbedarf ergeben:

Planzeichnung einschließlich textlicher Festsetzungen:

Der Verfahrensschritt führte zu einem Änderungserfordernis der Planzeichnung sowie der textlichen Festsetzungen.

Der Bebauungsplan-Entwurf sah eine Tiefgarage mit zwei Geschossen vor. Da die Tiefe der Tiefgarage nicht den erforderlichen Mindestabstand zur Oberkante des Tunnelbauwerks einhält und somit ein Konflikt mit dem Tunnelbauwerk der S 21 entsteht, wird die Festsetzung der Geschosse der Tiefgarage von 26,5 m über NHN auf eine Höhe von 29,0 m über NHN festgesetzt.

Synchronisierend dazu wird die textliche Festsetzung Nr. 3.2 dahingehend angepasst, dass die Fläche F1, F2, F3, F4, F5, F1 unterhalb von 29,0 m über NHN von einer Bebauung freizuhalten ist.

Begründung:

In die Begründung wird ein Satz aufgenommen, welcher aufgrund der Nähe zum Brückenbauwerk eine Empfehlung für spätere bautechnische, geodätische und ggf. schwingungstechnische Beweissicherungen ausspricht, um eine Gefährdung und Schädigung der Ingenieurbauwerke auszuschließen.

In der Begründung wird hinsichtlich der Zugangsbauwerke südlich des Viaduktes richtiggestellt, dass es sich um ein Zugangsbauwerk zum U-Bahnhof und um ein Zugangsbauwerk zum Fernbahnhof mit Flucht- und Rettungsweg handelt.

Die Begründung wird entsprechend der Anpassungen der Tiefe der Tiefgarage im MK H1 überarbeitet.

24 Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan II-201da wurde in der Zeit vom 14. Oktober 2024 bis einschließlich 12. November 2024 auf der Internetseite:

www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/planung/bebauungsplanverfahren/

sowie auf dem zentralen Landesportal:

www.mein.berlin.de veröffentlicht.

Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet wurden die nach § 3 Abs 2 Satz 1 BauGB zu veröffentlichenden Unterlagen in Form einer öffentlichen Auslegung als andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit in der Zeit vom 14. Oktober 2024 bis einschließlich 12. November 2024 von Montag bis Donnerstag von 9 bis 17 Uhr und Freitag von 9 bis 16 Uhr zur Verfügung gestellt. In dieser Zeit wurden in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, in Raum 0026, Württembergische Straße 6, 10707 Berlin, sowie nach telefonischer Vereinbarung unter: 90173-4495/4485 oder per Terminvereinbarung per E-Mail: II-201da@sen-stadt.de die nach § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB zu veröffentlichenden Unterlagen bereitgestellt.

Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin Nr. 43 vom 11. Oktober 2024 auf den Seiten 3239, 3240 und 3241. Auf die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde zusätzlich durch amtliche Anzeige am 09. Oktober 2024 in den Berliner Tageszeitungen Berliner Morgenpost und Der Tagesspiegel hingewiesen.

Es liegen 16 schriftliche Äußerungen vor, wovon 6 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingingen und 10 Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme nutzten. Mündliche Stellungnahmen wurden nicht vorgetragen.

Ergebnis der Beteiligung

Bürger/in 1

Stellungnahme:

Der Bereich um den Hbf., den Humboldthafen, als auch die anschließende „Europa City“ ist von Ihnen bereits irreversibel verschandelt worden.

Es macht mich nur noch wütend, was Sie aus meiner Heimatstadt gemacht haben und wie Sie Gebieten mit so viel Potential der Tristesse preisgeben. Egal ob am Hbf. oder die Osthafenbebauung. Orte und Beispiele gibt es viel zu viele. Und es wird immer schlimmer, weil immer mehr Tristesse, einfallsslose 0815 Architektur und Bullerbü-Charakter u.v.m. Sorry, not sorry, aber Ihnen ist einfach nicht mehr zu helfen.

Abwägung:

Das Land Berlin kann als Grundstückseigentümer im Rahmen der Kaufverträge von der Möglichkeit zur verpflichtenden Durchführung eines Wettbewerbs Gebrauch machen. Dadurch kann, außerhalb der Regelungen des Bebauungsplans, auf die Durchsetzung einer Vielfalt in der Architektur Einfluss genommen werden. Die künftige Bebauung des Baufelds MK H1 soll eine stadtteilgerechte, innovative und vielfältige Architektur fördern, welche sich harmonisch in das Umfeld einfügt.

Bürger/in 2

Stellungnahme:

Nachdem man beim Bau der Europa City vergessen hat, dass dort hinziehende Menschen auch Bedürfnisse und Wünsche haben, sollte der Fehler nicht wiederholt werden und man die zunehmende Überhitzung der Stadt im Blick behalten.

D. h. Parkanlage, Spielplatz und ggf. mal eine Möglichkeit für Jugendliche und Kinder. Die können sich in all den Mini-Wohnungen mit geteilten Zimmern nicht mehr zurückziehen.

Abwägung:

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

Da im Bebauungsplan allgemeine Wohnungen im MK H1 und MK H6 nicht zulässig und Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO allgemein zulässig sind, obliegt der Nachweis von Wohnfolgebedarfen dem späteren Bauherrn und muss ggf. im Baugenehmigungsverfahren geführt werden.

Stellungnahme:

Nord Mitte hat keinerlei Kinder- oder Jugendzentrum.

Abwägung:

Die Aussage ist nicht zutreffend. Der Bezirk Mitte verfügt über mehrere Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen. Einige dieser befinden sich zudem unweit vom Plangebiet. Die Versorgung an Kinder- und Jugendeinrichtungen kann im Bezirk Mitte als ausreichend angesehen werden.

Darüber hinaus wird eine Errichtung eines Kinder- und Jugendzentrums aufgrund des belebten Standorts direkt angrenzend zum Hauptbahnhof sowie des Grundstückszuschnitts als nicht sinnvoll erachtet.

Stellungnahme:

Eine Schule wäre ggf. auch sinnvoll.

Abwägung:

Der Zuschnitt des Grundstücks lässt es nicht zu, eine Schule mit den heutigen Anforderungen (z. B. Größe des Schulgebäudes und des Außenbereichs) zu realisieren. Darüber hinaus kann aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof und der davon ausgehenden Lärmimmissionen eine Schulnutzung und ein störfreies Unterrichten und Lernen nicht gewährleistet werden.

Stellungnahme:

Da man aber für eine alternde Gesellschaft baut, sollte absolut jede Wohnung Behindertengerecht sein.

Abwägung:

Grundsätzlich wird eine Nutzungsdurchmischung mit Wohnen befürwortet. Jedoch wurde nach einem sehr langen und intensiven Abwägungsprozess auf eine allgemeine Wohnnutzung im Plangebiet verzichtet. Die Lage und Konfiguration der Baukörper in diesem Teil des Kerngebiets um den Humboldthafen sind insbesondere wegen der Lärmbelastungen nicht für eine

Wohnnutzung prädestiniert. Wohnen wird aber im nördlich angrenzenden Bebauungsplan II-201db ermöglicht bzw. festgeschrieben.

Bürger/in 3

Stellungnahme:

Die öffentlich zugänglichen Bereiche, insbesondere auch die zum Wasser abfallenden Mauern des Hafenbeckens, sollten durch lückenlose, helle Ausleuchtung und den Einsatz von Kameraüberwachung vor Vandalismus und Umweltverschmutzung (z. B. durch ins Wasser gelangende Graffiti-Farben und/oder die zu der Entfernung von Graffiti notwendigen chemischen Reinigungsmittel) geschützt werden. Auf die Kameraüberwachung sowie die Bußgelder für Sachbeschädigung ist mit Schildern hinzuweisen.

Des Weiteren sollten alle Mauern, Wände und Flächen bis zu einer Höhe von 5 Metern mit Speziallack gegen Graffiti behandelt werden.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes findet im Rahmen von landschaftsplanerischen Konkretisierungen statt.

Der Objektschutz eines Gebäudes und des öffentlichen Raumes obliegt dem Grundstückseigentümer und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Auch die Verwendung bestimmter Materialien und Baustoffen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern betrifft die Bauausführung.

Bürger/in 4

Stellungnahme:

Angesichts des immensen Wohnraummangels wäre es zentral, an dieser Stelle Wohnraum zu entwickeln. Der Washingtonplatz sowie der südliche Teil des Humboldthafens insgesamt sollte kein reiner Bürostandort werden, sonst fehlt abends und am Wochenende die Belebung. Stattdessen sollte über die Traufhöhe hinaus gebaut werden, um möglichst viele Wohnungen zu ermöglichen.

Abwägung:

Grundsätzlich wird eine Nutzungsdurchmischung mit Wohnen befürwortet. Jedoch wurde nach einem sehr langen und intensiven Abwägungsprozess auf eine allgemeine Wohnnutzung im Plangebiet verzichtet. Die Lage und Konfiguration der Baukörper in diesem Teil des Kerngebiets um den Humboldthafen sind insbesondere wegen der Lärmbelastungen nicht für eine Wohnnutzung prädestiniert. Wohnen wird aber im nördlich angrenzenden Bebauungsplan II-201db ermöglicht bzw. festgeschrieben.

Durch den Bebauungsplan werden Gastronomien und andere publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss ermöglicht, die zu einer Belebung des Quartiers führen. Das dem MK H6 gegenüberliegende Haus der Zukunft ist zudem auf hohe Besucherfrequenzen ausgelegt. Das MK H1 liegt unmittelbar am Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofes mit entsprechender Publikumsfrequenz. Darüber hinaus ist klarzustellen, dass auch eine Wohnnutzung kein Garant für eine Belebung ist.

Stellungnahme:

Daneben wäre es wichtig die Uferpromenade grün zu gestalten. Der Washingtonplatz ist bereits eine Steinwüste, der Uferbereich am nördlichen Humboldthafen ohne jegliche Bäume. Da fehlt die Aufenthaltsqualität und im Sommer gibt es keinen Schatten - genau so sollten öffentliche Flächen nicht gestaltet werden.

Abwägung:

Von weiteren Begrünungsfestsetzung (bis auf die Dachbegrünung) wie z. B. Baumpflanzungen im Bereich der Uferpromenade wird im Bebauungsplan II-201da abgesehen. Auf Festsetzungen weiterer Vegetationsflächen wurde bewusst verzichtet, da die Gestaltung, sowohl der Hochbauten als auch der Uferpromenade, erst noch in weiteren qualifizierenden Verfahren ermittelt wird. Durch die zunehmenden Anforderungen an die Klimaanpassung städtischer Räume, werden hierbei weitere Vegetationsflächen berücksichtigt, sie können jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht im Bebauungsplan verortet werden.

Die Planung der Uferpromenaden am Humboldthafen, die vom Landschaftsplanungsbüro Gruppe F ausgearbeitet worden ist, hat als zentrale Aufgabenstellung „einen attraktiven, öffentlichen Raum zu schaffen, der im Regierungsviertel gelegen, einen repräsentativen Charakter besitzt und gleichzeitig funktional eine Fortführung der bestehenden Uferpromenaden an der Spree und dem Spandauer Schifffahrtskanal ermöglicht. Die neue Gestaltung soll die historische Nutzung des Areals als Hafen ablesbar erhalten und sich an dem Charakter der ehemaligen Be- und Entladeflächen mit Kopfsteinpflaster orientieren. Die Ufermauern werden mit den alten Abgängen und Kranstandorten denkmalgerecht wiederhergestellt. Gestalt und Charakter der direkt anschließenden Uferpromenaden im nördlichen Spreebogen sollen in der Materialwahl und Ausstattung berücksichtigt werden.“

Es ist hinzuzufügen, dass der Festsetzung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ eine spätere Bepflanzung nicht entgegensteht. Die Einteilung der Verkehrsfläche und auch eine Vorgabe zur konkreten Gestaltung erfolgt nicht auf Ebene des Bebauungsplans. Eine Selbstbindung in Form von Pflanzbindungen muss für öffentliche Flächen nicht festgesetzt werden. Die Umsetzung bleibt dem Planvollzug vorbehalten.

Bürger/in 5**Stellungnahme:**

Ich arbeite im Bereich des Hauptbahnhofs und möchte mich zum Entwurf des Bebauungsplans II-201da äußern.

Im Sinne einer Nachverdichtung ist es verständlich, dass Bebauungen in diesem Bereich geplant sind. Ich hoffe es werden nicht nur Büro- und Dienstleistungen vorgesehen, sondern auch Wohneinheiten oder soziale Einrichtungen z. B. für obdachlose Menschen, die um den Hauptbahnhof vermehrt vorzufinden sind.

Abwägung:

Grundsätzlich wird eine Nutzungsdurchmischung mit Wohnen befürwortet. Jedoch wurde nach einem sehr langen und intensiven Abwägungsprozess auf eine allgemeine Wohnnutzung im Plangebiet verzichtet. Die Lage und Konfiguration der Baukörper in diesem Teil des Kerngebiets um den Humboldthafen sind insbesondere wegen der Lärmbelastungen nicht für eine Wohnnutzung prädestiniert. Wohnen wird aber im nördlich angrenzenden Bebauungsplan II-201db ermöglicht bzw. festgeschrieben.

Stellungnahme:

Vielmehr möchte ich mich zu den Freiraumbelangen äußern. Im Sinne einer klimaangepassten Planung ist eine „intensive Dachbegrünung“ mit einem Aufbau von 30 cm nicht mehr zeitgemäß. Dieses sollte auf ein Maß zwischen 70-150 cm erhöht werden, damit auch Strauch- und Baumpflanzungen möglich sind.

Abwägung:

Eine intensive Dachbegrünung mit einer Substratschicht von 30 cm ist ausreichend, um üppige Strauch- und Baumpflanzungen zu ermöglichen. Eine Erhöhung der Mächtigkeit der Substrat-

schicht über die festgesetzten 30 cm hinaus kann aus statischen Gründen problematisch werden, da die Realisierung des zukünftigen Gebäudes zwischen oder oberhalb der Tunnelanlagen erfolgen muss.

Stellungnahme:

Dass es keine erdgebundene Grünfläche gibt, ist ebenfalls zu überdenken. Bitte sehen sie natürliche Verschattungen in Form von Bäumen vor und planen erdgebundene Vegetation ein. Wenn für den Bereich des Bebauungsplans eine Klimaanalyse gemacht werden würde, würden Parameter wie Verschattung, Abstrahlung durch Gebäude, Abkühlung in der Nacht, erhöhtes Windaufkommen etc. einen Eindruck geben, wie der Freiraum nicht nur heute, sondern auch im Jahr 2040 unter der angegebenen Bebauung „lebenswert“ wäre.

Abwägung:

Von weiteren Begrünungsfestsetzung (bis auf die Dachbegrünung) wie z. B. Baumpflanzungen im Bereich der Uferpromenade wird im Bebauungsplan II-201da abgesehen. Auf Festsetzungen weiterer Vegetationsflächen wurde bewusst verzichtet, da die Gestaltung, sowohl der Hochbauten als auch der Uferpromenade, erst noch in weiteren qualifizierenden Verfahren ermittelt wird. Durch die zunehmenden Anforderungen an die Klimaanpassung städtischer Räume, werden hierbei weitere Vegetationsflächen berücksichtigt, sie können jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht im Bebauungsplan verortet werden.

Die Planung der Uferpromenaden am Humboldthafen, die vom Landschaftsplanungsbüro Gruppe F ausgearbeitet worden ist, hat als zentrale Aufgabenstellung „einen attraktiven, öffentlichen Raum zu schaffen, der im Regierungsviertel gelegen, einen repräsentativen Charakter besitzt und gleichzeitig funktional eine Fortführung der bestehenden Uferpromenaden an der Spree und dem Spandauer Schifffahrtskanal ermöglicht. Die neue Gestaltung soll die historische Nutzung des Areals als Hafen ablesbar erhalten und sich an dem Charakter der ehemaligen Be- und Entladeflächen mit Kopfsteinpflaster orientieren. Die Ufermauern werden mit den alten Abgängen und Kranstandorten denkmalgerecht wiederhergestellt. Gestalt und Charakter der direkt anschließenden Uferpromenaden im nördlichen Spreebogen sollen in der Materialwahl und Ausstattung berücksichtigt werden.“

Es ist hinzuzufügen, dass der Festsetzung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ eine spätere Bepflanzung nicht entgegensteht. Die Einteilung der Verkehrsfläche und auch eine Vorgabe zur konkreten Gestaltung erfolgt nicht auf Ebene des Bebauungsplans. Eine Selbstbindung in Form von Pflanzbindungen muss für öffentliche Flächen nicht festgesetzt werden. Die Umsetzung bleibt dem Planvollzug vorbehalten.

Stellungnahme:

Des Weiteren ist der Umgang mit dem Oberflächenwasser der öffentlichen Promenadenbereiche zu überdenken. Das Schwammstadtprinzip sollte im Sinne des Klimaanpassungsgesetzes zur Anwendung kommen und anfallendes Regenwasser vor Ort versickern und dem Boden zugeführt werden.

Abwägung:

Für das Baufeld MK H6 bestehen ungünstige Rahmenbedingungen für die Versickerung des Regenwassers. Zudem ist aufgrund der Unterbauung eine Versickerung von Regenwasser im Bereich dieses Kerngebiets nicht möglich.

Aus diesem Grund wird das anfallende Regenwasser der Fläche MK H6 in einer Regenwasserleitung, die in Nord-Süd-Richtung wasserseitig vor dem Gebäude verläuft, gesammelt und in den Humboldthafen geleitet. Das Areal des Kerngebiets H1 dient derzeit als Zielbaugrube für einen S-Bahn-Tunnel. Somit sind die Flächen nicht versiegelt, so dass das meiste Regenwasser dort gegenwärtig noch versickern kann. Um die Möglichkeit auf ein abflussfreies Quartier zu prüfen, wurde im September 2022 ein Regenwasserkonzept erarbeitet.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das Ziel eines abflusslosen Quartiers aufgrund der durch den Bebauungsplan festgesetzten und somit möglichen starken Versiegelung sowie einer sich etwa fünf Meter unter Geländeoberkante befindlichen Torfschicht im Gebiet nicht vollständig umgesetzt werden kann. Wegen der unterschiedlichen Abflussbelastungen des Niederschlagswassers wird im Regenwasserkonzept grundsätzlich zwischen Dachflächen und Verkehrsflächen unterschieden. Der Großteil des auf den Dachflächen anfallenden Niederschlagswassers wird in Retentionsbereichen unterhalb und innerhalb einer intensiven Dachbegrünung mit insgesamt 30 cm Substrataufbau zwischengespeichert und größtenteils verdunstet. Zum Schutz des natürlichen Wasserhaushaltes werden rund 95 % der Dachflächen als Retentionsdach festgesetzt. Davon werden rund 70 % der Dachflächen als Intensiv-Dachbegrünung mit einer Substratschicht von 30 cm inkl. Retentionsraum vorgesehen. Diese Maßnahmen mindern den Abfluss der Dachflächen um ca. 99 %, entlasten bei stärkeren Regeneignissen durch den zeitlich verzögerten Abfluss die nachgeschalteten Systeme und verringern dadurch den unterirdischen Flächenbedarf in den Freiflächen.

Das überschüssige Regenwasser der Dachflächen wird mit dem abzuleitenden Regenwasser der Verkehrsflächen gefasst und über einen Drosselabfluss in den Humboldthafen eingeleitet. Grundsätzlich ist von einer Einleitung des Regenwassers in den Humboldthafen abzusehen. Da aber aufgrund der vollständigen Bebaubarkeit der Grundstücke und der hochversiegelten Uferpromenade erschwerte Rahmenbedingungen für die Behandlung des Niederschlags auf den Flächen vorliegen, wurde der Einleitung des Regenwassers vom MK H6 und der östlichen Uferpromenade zugestimmt. Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherrn wurde in § 2 eine entsprechende Regelung für den Bau und die Unterhaltung eines Einleitbauwerks in den Humboldthafen getroffen. Auch eine Genehmigung für die Einleitung des Niederschlags von MK H1 und der westlichen Uferpromenade wurde in Aussicht gestellt. Auflagen zur Bauweise bzw. zur Wasserhaltung werden in der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt und müssen im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren gesondert beantragt werden; sie sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Stellungnahme:

Auf der Uferpromenade, auf der Seite des Alexander Ufers, führt ein Fahrradweg entlang, was unterstützenswert ist. Die Abgrenzung zum Fußverkehr sollte auf beiden Uferseiten erfolgen, da die Geschwindigkeiten der Fahrräder (durch z. B. E-Räder) zunehmen.

Abwägung:

In den Öffentlichen Uferpromenaden sind keine Radwege geplant, um einen Vorrang für den Radverkehr auszuschließen. Die konkrete Einteilung der Straßenverkehrsflächen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Bürger/in 6

Stellungnahme:

Bitte, bitte, bitte die Uferpromenaden so gestalten, dass die Uferwände möglichst durchgehend mit Kletterpflanzen begrünt werden.

Wäre das bloß auch im Nordteil des Humboldthafens bedacht und umgesetzt worden - wie überhaupt für viele andere Uferwände im Stadtgebiet! Das ist doch nicht schwierig oder kostenintensiv, sondern pflegeleicht, schön und tut dem Mikroklima vor Ort gut.

Abwägung:

Die Gestaltung der Uferpromenade ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und wird erst noch in weiteren qualifizierenden Verfahren ermittelt. Durch die zunehmenden Anforderungen an die Klimaanpassung städtischer Räume, werden hierbei weitere Vegetationsflächen berücksichtigt, sie können jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht im Bebauungsplan verortet werden.

Für die Uferwände wurden Planungen zur Schadensbeseitigung und Wiederherstellung der Wände erstellt. Diese Planungen unterliegen ausschließlich dem Fachplanungsrecht und nicht der Abwägung im Bebauungsplan. Im an das MK H6 angrenzenden Bereich ist die Uferwand-instandsetzung abgeschlossen, im an den MK H1 angrenzenden Bereich kann diese erst nach Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der S 21 (City S-Bahn) erfolgen. Die Festsetzung der öffentlichen Uferpromenaden orientiert sich an der zukünftigen Uferwandausbildung (in der Planzeichnung als „in Aussicht genommene Uferwand“ gekennzeichnet“).

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stellungnahme:

Da wir bei der letzten TöB-Beteiligung 2023 offensichtlich nicht gehört und unsere Stellungnahme von 2012 im Umweltbericht nicht erfasst ist, informieren wir hiermit darüber, dass die grundsätzliche Machbarkeit des Bebauungsplanes nicht geprüft werden kann!

Lastüberschreitungen sind grundsätzlich unzulässig und die Verträglichkeit von Baumaßnahmen ist grundsätzlich nachzuweisen. Nachbarschaftliche Vereinbarungen sind erforderlich.

Der Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen ist, von unserem Bauwerk aus, in alle Richtungen sicherzustellen.

Abwägung:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Untersuchung zur Überprüfung der Tragfähigkeit des Tunnels U5 im Bereich des Baufeldes MK H1 (Leonhardt, Andrä und Partner, Berlin 2013) erstellt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass zwischen der Fuge 159 und Fuge 162 die vorhandenen Lastreserven zunächst als nicht ausreichend eingeschätzt werden. Unter dem Punkt „Ausblick und Reserven“ wird jedoch klargestellt, dass möglicherweise weitere, bisher nicht berücksichtigte Lastreserven erschlossen werden könnten. Zu diesem Zweck erfolgte anschließend eine Nachrechnung der betroffenen Bauteile (Fuge 159-162). Die Nachrechnung kam zu dem Ergebnis, dass die bestehenden Reserven aufgrund des Entfalls der Erdüberdeckung und durch eine angepasste Gestaltung für die geplante Überbauung durch das MK H1 ausreichen. Die Machbarkeit der im Bebauungsplan vorgesehenen Überbauung ist somit bestätigt. Eine Überarbeitung des vorliegenden Bebauungsplans ist nicht erforderlich. Das Gutachten sieht allerdings im an das Bebauungsplanverfahren anschließenden Genehmigungsverfahren einen weiteren prüfbaren statistischen Nachweis der Überbauung als erforderlich an.

IT-Dienstleistungszentrum Berlin

Stellungnahme:

Das IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ Berlin) ist, gemäß Berliner Straßengesetz, Sondernutzer öffentlichen Straßenlandes. Angrenzend zum o. a. Geltungsbereich befinden sich keine Kabelkanalanlagen (KKA) des ITDZ Berlin. Die Belange des ITDZ Berlin sind somit nicht betroffen.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen des ITDZ Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen – Geoinformation / Immobilienwerte und Umlegung, Abt. II E3

Stellungnahme:

Gegen den o. g. Bebauungsplan bestehen aus Sicht der Geschäftsstelle des Zentralen Umlegungsausschusses Berlin keine Einwendungen. Aufgrund der unter Berücksichtigung des § 45 BauGB bereits vorhandenen zweckmäßigen Grundstücks- und Eigentümerstruktur im angezeigten Geltungsbereich des Bebauungsplans halten wir eine Beteiligung im weiteren Verlauf des Verfahrens für nicht erforderlich.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen des Zentralen Umlegungsausschusses Berlin.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Stellungnahme:

Die Telekom Deutschland GmbH ist Betreiberin eines bundesweiten Telekommunikationsnetzes, über das Telekommunikationsdienstleistungen für die Öffentlichkeit erbracht werden. Sie hat Eigentum und Funktionsherrschaft über das Telekommunikationsnetz (TK-Netz) in der Bundesrepublik Deutschland im Wege der Ausgliederung gem. § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG von der Deutschen Telekom AG übernommen, deren 100%-ige Tochtergesellschaft sie ist. Die Ausgliederung wurde gem. § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG mit Eintragung ins Handelsregister der Deutschen Telekom AG (HRB 6794, Amtsgericht Bonn) und der Telekom Deutschland GmbH (HRB 5919, Amtsgericht Bonn) wirksam. Mit Urkunde vom 18.03.2010 der Bundesnetzagentur wurde der Telekom Deutschland GmbH das Recht zur unentgeltlichen Nutzung von Verkehrswegen für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gem. § 69 Abs. 1 Telekommunikationsgesetz (TKG) übertragen.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom (siehe Anlage).

Es handelt sich hierbei um einen Abzweigekasten (grüne Markierung), einen Kabelverzweiger (rote Markierung) und 2 Kabelschächte (blaue Markierungen), deren Zugänglichkeit während der Bauausführung zu jeder Zeit gegeben sein muss. Für eine Überführung der Bauwerke mit Schwerlastverkehr o. ä. sind diese Bauwerke nicht dimensioniert (max. Brkl.12).

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Stromnetz Berlin GmbH

Stellungnahme:

In dem betrachteten Gebiet befinden sich Mittel- und Niederspannungsanlagen sowie die Netzstation N32774 und die Übergabestationen Ü32745 und Ü33881 der Stromnetz Berlin GmbH. Einen Plan mit den vorhandenen Anlagen erhalten Sie beiliegend zu diesem Schreiben.

Für die geplante Bebauung sind Kabelumlegungsarbeiten notwendig. Im öffentlichen Straßenland des Alexander-Ufers befinden sich diverse Mittel-, Nieder-, Fernmelde- und Hausanschlusskabel, die ggf. verlegt werden müssen. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an das Postfach kabelumverlegung@stromnetz-berlin.de unter Nennung des Sachverhalts und der Adresse.

Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung können wir zurzeit keine Aussage treffen.

Bei Rückfragen zu laufenden Projekten und der technischen Planung wenden Sie sich bitte an das Postfach projekte.bpl@stromnetz-berlin.de

Bitte nennen Sie hierbei die Registriernummer 12 41 55 31 und die Adresse des Plangebietes. Ergänzende Anmerkung: Die in der Stellungnahme genannte Gesellschaft „Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH“ firmiert inzwischen unter dem Namen „Stromnetz Berlin GmbH“.

Die beigefügte „Richtlinie zum Schutz von 1 – 110kV Kabelanlagen“, die „Richtlinie zum Schutz von Freileitungsanlagen 110 kV“ und die „Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin“ sind zu beachten.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Aus den übermittelten Lageplänen geht hervor, dass sich die betroffenen Stromleitungen und -anlagen innerhalb des Plangebiets im Bereich gewidmeter öffentlicher Straßenverkehrsflächen befinden. Für die innerhalb der gewidmeten Straßenverkehrsflächen verlaufenden Leitungen besteht kein Regelungsbedarf auf Ebene des Bebauungsplans.

Gegebenenfalls erforderliche Änderungen im Hinblick auf die bestehende Netzstation und Übergabestationen sowie das untergeordnete Leitungsnetz im Bereich des Plangebiets sind privatrechtlich zu regeln. Möglicherweise notwendige Kabelumverlegungen und -regulierungen sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens bzw. bei der Bauausführung zu beachten.

In der Begründung werden Aussagen zur Versorgung des Plangebiets mit Elektrizität ergänzt.

Berliner Stadtreinigung (BSR)

Stellungnahme:

Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigung sowie Belange der Abfallbeseitigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt.

Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme.

Abwägung:

Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen.

Stellungnahme:

Wir möchten jedoch die Gelegenheit nutzen, um auf die baulichen Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung hinzuweisen.

Auch wenn unsere Hinweise nicht in Ihre Abwägung einfließen sollten, bitten wir Sie, diese an den Vorhabenträger bzw. Fachplaner weiterzuleiten, damit sie bei der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können.

Für den Bereich Müllabfuhr: Behälterstandplätze und Transportwege

Straßen und Wege müssen so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 27 t und einer max. Einzelachslast von 11,5 t dauernd benutzt werden können. Die erforderliche Mindestbreite beträgt 3,55 m. Zufahrtswege von über 15 m Länge erfordern einen Wendepplatz von mind. 25 m Durchmesser. Das Befahren von ausgewiesenen Straßen und Wegen erfolgt ausschließlich bei ausreichend befestigten Oberflächen. Kies-, Schotterwege sowie öffentliche und private Straßen, die sich noch im Bau befinden, erfüllen diese Anforderungen zumeist nicht.

Flächen für die Aufstellung von Abfall- und Wertstoffbehältern sind unmittelbar an für Entsorgungsfahrzeuge erreichbaren Straßen zu errichten. Abfall- und Wertstoffbehälter werden nur von ebenerdig zugänglichen, d. h. zum öffentlichen Straßenland niveaugleichen Standplätzen entsorgt. Ein Anspruch auf Abholung von einem nicht ebenerdig und nicht niveaugleich zur Straße gelegenen Behälterstandplatz, z. B. in Kellergeschossen und/oder Tiefgaragen, besteht nicht. Die Oberfläche des Transportwegs sowie straßennahe Bereitstellungsflächen sind ausreichend zu befestigen.

Der Entleerungsturnus wird von uns nach örtlichen und betrieblichen Belangen festgelegt. Grundsätzlich ist mindestens die für eine wöchentliche Abfuhr ausreichende Anzahl von Behältern aufzustellen.

Sollte eine Abfallentsorgung mit Unterflurcontainern geplant werden, müssen zusätzliche Aspekte beachtet werden. Für die Entsorgung mittels Unterflurcontainern muss am Standort ein freier Luftraum über dem Arbeitsbereich des Krans in Höhe von 9 m vorhanden sein. Die Entfernung zwischen Kransäule und Unterflursystem darf nicht mehr als 5,70 m betragen. Der Abstand der Unterflursammelstelle zu Hindernissen muss mindestens 2 m betragen. Im Operationsbereich des Krans dürfen sich keine Objekte befinden, die die Entleerung behindern. Bei der Planung und Gestaltung der Abfallsammelplätze sowie der Verkehrsflächen unterstützt Sie gern die BSR-Standplatzberatung unter Standplatzberatung@BSR.de.

Um unsere Pflichten bezüglich des Arbeitsschutzes sowie der gesetzlichen Unfallversicherung zu erfüllen, können wir weitere Anforderungen stellen.

Für den Bereich Reinigung: Gestaltung der Fahrbahnen und Gehwege

Fahrbahnkanten sind durchgängig ohne Hindernisse, wie z. B. vorstehende Regeneinläufe, auszuführen, um die maschinelle Reinigung nicht zu behindern. Eine Querbeparkung sollte vermieden werden. Bordsteinkanten an Kreuzungen und Überwegen sind mit einer Mindestbreite von 1,50 m abzusenken.

Bei der Einrichtung von Stellflächen für den ruhenden Verkehr ist es für unsere Reinigungsarbeiten von Vorteil, die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden können.

Zum Absaugen von Schlammfängen setzen wir Baggersaugfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 27 t und einem Schwenkbereich des Saugrüssels von 5 m ein. Werden Schlammfänge im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt sind, sollte eine Zufahrt für diese Fahrzeuge gewährleistet sein. Auf den Einsatz von Kastenrinnen zur Entwässerung sollte gänzlich verzichtet werden.

Aus Sicht der Reinigung und Müllabfuhr ist bei der Gestaltung der öffentlichen und privaten Gehwegbereiche die gebundene Pflasterbauweise der ungebundenen vorzuziehen. Auf wassergebundene Wegedecken ist zur Vermeidung von Wildwuchs zu verzichten.

Durch die Wahl eines geeigneten Verlegematerials und ggf. einer entsprechenden Versiegelung kann zudem der Entstehung hartnäckiger Verschmutzungen, wie z. B. durch Kaugummi, entgegengewirkt werden.

Bei der Aufstellung von Pollern im Gehwegbereich bitten wir zu beachten, dass die ungehinderte Zu- und Abfahrt für den Behältertransport und für Kleinkehrfahrzeuge mit einer lichten Breite von 1,50 m gewährleistet wird. Diese Mindestbreite ist auch für die ordnungsgemäße maschinelle Reinigung von Radverkehrsanlagen auf Gehwegen erforderlich.

Baulich auf der Fahrbahn gelegene, geschützte Radverkehrsanlagen erfordern eine Breite von mindestens 2,10 m, um eine maschinelle Winterdiensträumung gewährleisten zu können. Die farbliche Kennzeichnung der Radstreifen sollte dem regelmäßigen Einsatz von Kehrmaschinen (Stahlborsten) und dem winterlichen Einsatz von Taumitteln (Sole) sowie der Bearbeitung mittels Schneepflug mit Stahlschürfkante standhalten. Zum Behältertransport sind auch hier regelmäßige Durchgänge zwischen den Pollern von mindestens 1,50 m Breite erforderlich.

Generell erleichtern Absenkungen an Gehwegen die Arbeit der Reinigung und der Müllabfuhr beim Überqueren der Straßen.

Erhöht angelegte Baumeinfassungen oder ähnliche Anlagen sollten möglichst so gestaltet werden, dass sie ohne Vorsprünge gerade bis zur Gehwegebene verlaufen, um eine optimale Reinigung der Gehwege zu gewährleisten. Zudem sind Baumeinfassungen nur mit gefestigter Erde (Verzicht auf Gitter, Kiesel etc.) anzulegen. Bei der Verwendung von Abdeckungen ist es eine große Erleichterung für uns, wenn diese das Aussaugen von Abfällen ermöglichen, dabei aber Kiesel o. Ä. zurückhalten.

Begleitgrün sollte nur auf Flächen angelegt werden, die nicht zwangsläufig betreten werden müssen. Beim Anlegen von unbefestigten Flächen ist es auch wünschenswert, wenn auf Kieselsteine verzichtet wird.

Bei der Installation von Papierkörben bitten wir um Verwendung von Pfosten mit einer minimalen Höhe von 1,30 m und einem Durchmesser von 0,08 m. Bei einem hohen Abfallaufkommen empfehlen wir den Einsatz von Unterflurpapierkörben.

Um Behinderungen bei der Reinigung zu vermeiden, ist es erforderlich, dass Verkehrsschilder und Werbeplakate in einer Mindesthöhe von 2,10 m angebracht werden. Auch bei der Installation sonstiger gestalterischer Elemente sollte eine ungehinderte Reinigung gewährleistet bleiben.

Über eine Rückmeldung, inwieweit unsere Anmerkungen in der Detailplanung Beachtung gefunden haben, wären wir dankbar. Bitte denken Sie auch daran, uns den Tag der Verkehrsübergabe rechtzeitig mitzuteilen. Darüber hinaus benötigen wir eine Übersicht der als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten Bereiche (Widmungskarte).

Wir möchten Sie zudem darauf hinweisen, dass nach Abschluss der Baumaßnahme durch Ihr Haus zu prüfen ist, ob neue Gehwege, die keinem Anlieger zugeordnet werden können, entstanden sind und uns über die daraus resultierende Winterdienstpflicht gem. § 4 Abs. 4 Straßenreinigungsgesetz (StrReinG) zu informieren.

Um eventuelle Beschädigungen an neuen oder wiederhergestellten Gehwegen zu verhindern, bitten wir Sie außerdem um die Meldung solcher Gehwegabschnitte und des entsprechenden Zeitraumes, in welchem diese nicht mit Kleinkehrfahrzeugen befahren werden sollen.

Abwägung:

Die Bereitstellung baulicher Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungsermöglichung der Müllabfuhr und Straßenreinigung erfolgt im Rahmen der dem Bebauungsplanverfahren nachfolgenden Genehmigungsplanung.

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Stellungnahme:

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen

bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.

Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden berührt.

1. Planfeststellungsverfahren „S 21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, 2. BA“

Es ist der Verfahrensstand zum Planfeststellungsverfahren „S 21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, 2. BA“ in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf zu aktualisieren. Der Antrag auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung für das Vorhaben „S 21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, 2. BA“ ist am 09.01.2024 im Eisenbahn-Bundesamt eingegangen. Die öffentliche Auslegung fand vom 27.05.2024 bis zum 26.06.2024 statt, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 21.05.2024 bis zum 26.07.2024. Dies ist in diesem B-Planverfahren zu berücksichtigen.

Abwägung:

Der Verfahrensstand zum Planfeststellungsverfahren „S 21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, 2. BA“ wird entsprechend angepasst.

Stellungnahme:

2. Nutzung Baufelder / Nutzungskonflikte

Es wird begrüßt, dass laut Begründung (S. 103) keine Wohnnutzung auf dem Baufeld MK H1 vorgesehen ist. Dies sollte aufgrund der Schallimmissionen auch für das Baufeld MK H6 angedacht werden. Konflikte mit den bereits bestehenden Bahnanlagen, insbesondere aus immissionsrechtlicher Sicht sind zu vermeiden. Später hinzukommende Nutzer haben die Immissionen der Bestandanlagen zu dulden.

Abwägung:

Allgemeine Wohnnutzungen sind innerhalb des MK H1 und des MK H6 nicht zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind allgemein zulässig. Wird in den Kerngebieten von der Realisierung dieser Wohnungen Gebrauch gemacht, kommt die textliche Festsetzung Nr. 5.2 zum Tragen. Diese regelt die Grundrissgestaltung bzw. Einteilung der Wohnungen in den Bereichen des MK H6. Demnach sind die Grundrisse so zu gestalten, dass abhängig von der Wohnungsgröße je ein oder mehrere Aufenthaltsräume mit jeweils einem Fenster zum Innenbereich entlang der Baugrenzen ausgerichtet sind, um für jede Wohnung mindestens einen ruhigeren Raum sicherzustellen.

Stellungnahme:

3. Sicherheit des Bahnverkehrs und der Eisenbahnbetriebsanlagen/Nutzungskonflikte

Die Sicherheit des Bahnverkehrs und der Eisenbahnbetriebsanlagen dürfen durch die künftigen Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Mit dem bereits im Bebauungsplan aufgenommen Hinweis Nr. 2 wird auf das Abstimmungserfordernis mit der DB AG hingewiesen.

In diesem wird darauf verwiesen, dass bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt oder die Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DB AG und der BVG bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast errichtet werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem Betreiber der Bahnanlagen bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen ist. Das Abstimmungserfordernis gilt auch für alle Bautätigkeiten innerhalb des Sicherheitsstreifens für die S 21 (City S-Bahn), der auch in Zukunft weiterhin der Planfeststellung unterliegen wird.

Stellungnahme:

4. unterirdisches Regenrückhaltebecken im Bereich des Baufeldes MK H1

Gemäß Ziff. 3.6 ist zur Begrenzung der Regenwassereinleitung ein unterirdischer Speicher in Form einer gedichteten Rigole mit einem Drosselbauwerk vorgesehen. Diese soll sich nördlich des Baufeldes MK H1 und direkt südlich der Bahnbrücke befinden. In der textlichen Festsetzung Nr. 4.4 ist das Speichervolumen nicht genau definiert. Es wird jedoch ein Speichervolumen von mindestens 84 m³ empfohlen.

Das Bauwerk darf nicht zu einem Konflikt mit den bestehenden und geplanten unterirdischen Bahnanlagen führen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

5. Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Es wird um Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes als Träger öffentlicher Belange im Baugenehmigungsverfahren gebeten.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

6. Beteiligung des DB InfraGO AG

Da eisenbahnrechtliche Belange berührt sind, ist auch die Betreiberin der Infrastruktur, die DB InfraGO AG, zu beteiligen.

Abwägung:

Die Deutsche Bahn AG wurde bereits im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. mit § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Da sich die Grundzüge der Planung nicht geändert haben ist eine weitere Beteiligung der DB AG nicht erforderlich.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), Abt. V, Tiefbau

Stellungnahme:

Fachbereich V D 22

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung V - Tiefbau, Bereich Brücken/Ingenieurbau - Erhaltung/ Betrieb (SenMVKU, V D) ist für den Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Ingenieurbauwerke des Landes Berlin nach AZG i. V. m. ZustKat AZG Nr. 10 Abs. 6 zuständig.

Die SenMVKU, V D war bereits mehrfach in der Vergangenheit und zuletzt im Juli 2023 (Vorgangsnr.: 2023/61) zum o. g. Bebauungsplanverfahren beteiligt und hat Stellung genommen. Auf die Stellungnahme aus Juli 2023 wird vollumfänglich verwiesen und wird zum Gegenstand dieser gemacht.

Die SenMVKU, V D hat zur Kenntnis genommen, dass bislang kein Vertragspartner für das MK H1 gefunden wurde. Aus diesem Grund fordert die SenMVKU, V D, dass alle Einschränkungen bezüglich der Anforderungen zum Schutz der genannten Ingenieurbauwerke während der Verkaufsverhandlungen zwingend beachtet werden.

Abwägung:

Die Stellungnahmen aus den Trägerbeteiligungen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB, der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sowie

der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB wurden ausführlich und sachgerecht abgewogen. Die Abwägung behält ihre Gültigkeit.

Stellungnahme:

Fachbereich V B C

Die im letzten Jahr abgegebene Stellungnahme (28.07.2023) gilt weiterhin.

Anbei die Punkte aus der Stellungnahme:

- Die Planungen der neuen baulichen Anlagen landseitig der bestehenden Uferbefestigungen in der Zuständigkeit SenMVKU VBC sind insbesondere hinsichtlich der konstruktiven Ausbildung und des Lasteintrages, der Bauzustände, der Entwässerung über und durch die Uferbefestigung mit VBC abzustimmen.
- Lasteinwirkungen und Verschiebungen im Untergrund sind auf Unschädlichkeit für die Uferbefestigung nachzuweisen.
- Während der Ausführung sind die Uferbefestigungen so abzudecken, dass Verunreinigungen ausgeschlossen sind.
- Die Uferbefestigungen sind durch geeignete Messungen Beweis zu sichern.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung

Stellungnahme:

Fachbereich V B E 3

Sind von der Baumaßnahme Anlagen der öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin einschließlich der Netzanschlussleitungen betroffen, ist die Vorgehensweise mit dem Betreiber, Stromnetz Berlin GmbH, BerlinLicht, DG-AL, Eichenstraße 3A, 12435 Berlin, Telefon 030/49202 8100 abzustimmen. Das gilt auch bei Auswirkungen auf die Beleuchtungsqualität. Arbeiten an den Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und Provisorien gehen zu Lasten des Verursachers.

Ein neues Beleuchtungskonzept sollte sich harmonisch in das Gesamtensemble einfügen und die entsprechende funktionelle und gestalterische Tag- und Nachtwirkung zeigen.

Eine neu zu errichtende öffentliche Beleuchtungsanlage kann in den Bestand der öffentlichen Beleuchtung Berlins übernommen werden (BerlStrG).

Für öffentliche Straßenbaumaßnahmen ist ein Beleuchtungsprojekt beim Betreiber der öffentlichen Beleuchtung Berlins einzureichen.

Die Kosten für die Beleuchtungsmaßnahme sind in die Baumaßnahme mit aufzunehmen.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes findet im Rahmen von landschaftsplanerischen Konkretisierungen statt.

Stellungnahme:

Fachbereich V E

Gegen die Planung bestehen keine Bedenken.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass die für Kampfmittel zuständige Ordnungsbehörde keine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung erteilt.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt - Abt. V E, Ordnungsbehörde Kampfmittel.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel

Stellungnahme:

Eine Beteiligung der TöB am geänderten Entwurf ist nach Aktenlage des WSA noch nicht erfolgt. Ich möchte am Ende dieses Schreibens auf Sachverhalte hinweisen, die im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sind.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes grenzt an die Bundeswasserstraße Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (BSK).

Bundeswasserstraßen nach § 1 (1) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) gemäß Art. 87 (1) Satz 1 i. V. mit Art. 89 GG stehen im Eigentum und in der Verwaltungszuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen ist dem Bund als Hoheitsaufgabe übertragen worden (§ 7 (1) WaStrG), ebenso deren Aus- und Neubau (§ 12 (1) WaStrG). Die Widmung der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg bestimmt ihren wegrechtlichen Status auf Dauer und bewirkt eine Zweckerhaltung, die nur im Wege einer Bestandsänderung nach § 2 WaStrG beseitigt werden kann.

Daraus folgt, dass keine Nutzungseinschränkungen geduldet werden können, die den Betrieb und die ordnungsgemäße verkehrliche und wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße einschließlich Zubehör sowie das Befahren der Bundeswasserstraße mit Wasserfahrzeugen gemäß bundesrechtlichen Vorschriften einschränken oder gefährden. Der Widmungszweck einer Bundeswasserstraße darf nicht beeinträchtigt werden.

Weder die Sicherheit und Leichtigkeit des (ruhenden und laufenden) Schiffsverkehrs darf eingeschränkt werden, noch dürfen Störungen auf die Bundeswasserstraßen einschließlich ihrem Zubehör einwirken.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme:

Die Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, hier vertreten durch das WSA, werden durch den Entwurf des Bebauungsplanes nicht berührt.

Ich habe keine Einwände zum Entwurf des Bebauungsplanes.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, hier vertreten durch die WSA.

Stellungnahme:

Ich bitte jedoch um Berücksichtigung folgender Hinweise:

1. Begründung, Abs. 2.4.1 (Seite 12): Bitte die Amtsbezeichnung des WSA auf WSA Spree-Havel aktualisieren. Weiterhin ist die Darlegung der künftigen Eigentumsverhältnisse zu korrigieren: Das WSA wird Eigentümer der Uferbefestigungen bleiben. Die Erneuerung oder Erhaltung einer Uferbefestigung im WSA-Eigentum kann durch das Land Berlin erfolgen. Demzufolge kann die Unterhaltungspflicht auf das Land Berlin übertragen werden. Eigentümer bleibt jedoch das WSA.

Abwägung:

Die Amtsbezeichnung sowie die künftigen Eigentumsverhältnisse werden in der Begründung entsprechend angepasst.

Stellungnahme:

2. Exzerpt, Hinweise, Nr. 3 (Seite 7): Entsprechend § 31 WaStrG sind alle baulichen Maßnahmen in bzw. an der Bundeswasserstraße beim zuständigen WSA anzuzeigen und in der Regel genehmigungspflichtig. Es empfiehlt sich mit dem WSA Vorabstimmungen zu führen.

Das WSA ist im weiteren Verfahren zu beteiligen. Hierfür bitte ich Sie mir die Text- und Plan- teile mit Kennzeichnung aller vorgenommenen Änderungen gegenüber der Vorgängerversion zukommen zu lassen. Dies beschleunigt die Prüfung.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Deutsche Bahn AG – DB ImmobilienStellungnahme:

Zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-201da „Humboldthafen Süd“ haben wir zuletzt mit Schreiben vom 13.12.2023 (Az. TOEB-BE-23-171350) im Rahmen der erneuten Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB Stellung bezogen.

Nach Abschluss des vorgenannten Verfahrensschritts wurden Änderungen an den Planunterlagen vorgenommen. Zum aktuellen Bebauungsplanentwurf (Bearbeitungsstand vom 11.07.2024) nehmen wir wie folgt Stellung:

DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg

Im Bebauungsplan ist die letzte Stellungnahme der DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg vom 12.09.2023 wie folgt berücksichtigt:

- An der textlichen Festsetzung Nr. 9 „Aufschiebend bedingte Festsetzung“ wird festgehalten.
- Die Festsetzung der Tiefe der Tiefgarage von 26,5 m über NHH wird auf eine Höhe von 29,0 m über NHN festgesetzt. Die textliche Festsetzung Nr. 3.2 und die Begründung zum Bebauungsplan sind dahingehend angepasst. Auf die Einbindung und Zustimmung der DB AG bei neuen Baulichen Anlagen und der damit zusammenhängenden Bautätigkeit wird in Hinweis 1. und 2. hingewiesen.
- Ein Erschütterungsgutachten wurde auf Basis von Messdaten, die im Rahmen von anderen Untersuchungen an unterirdisch verlaufenden U-Bahnstrecken und oberirdisch liegenden Fernbahngleisen im Berliner Stadtraum erhoben wurden, erstellt. Die Ergebnisse sind in der Erläuterung zum Hinweis Nr. 4 dargestellt (III 4). Danach ist unter baulastdynamischer günstiger Bauweise prinzipiell eine gewerbliche Nutzung möglich. Je nach Art der gewerblichen Nutzung sind weitere immissionsminderte Maßnahmen gegebenenfalls notwendig. Der Nachweis ist im späteren Baugenehmigungsverfahren durch die späteren Bauherren nochmals zu führen.
- Der Hinweis Nr. 4. ist weiterhin vorhanden. In der Begründung zum Bebauungsplan wird mehrmals darauf hingewiesen, dass schwingungsdämpfende Maßnahmen aufgrund der von ausgeübten und zukünftigen Bahnnutzungen der unterirdischen Bahnanlagen ausgehenden Erschütterungen notwendig werden können.

Damit ist die Stellungnahme der DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg im Bebauungsplan ausreichend berücksichtigt.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg.

Stellungnahme:

DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe begrüßt die Änderung der unterbaubaren Grundstücksflächen bis zu 29,0 m über NHN, um den Schutzabstand zum neu gebauten S-Bahntunnel zu gewährleisten. Somit ist der Bau der Tiefgarage nur auf ein Untergeschoss begrenzt.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Vereinbarkeit der Planung mit den Belangen der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe.

Stellungnahme:

Das Friedrich-List-Ufer dient als Anlieferzone für die Ver- und Entsorgung des Hauptbahnhofs. Die verkehrstechnische Untersuchung wurde im Jahr 2008 erstellt, als das Friedrich-List-Ufer von beiden Seiten befahrbar war. Momentan kann das Friedrich-List-Ufer nur noch von Nord nach Süd befahren werden (ausgenommen Fahrräder und der Anlieferungsverkehr). Die angegebenen Zahlen in der verkehrstechnischen Untersuchung dürften somit nicht mehr aktuell sein und sind anzupassen. Sollte das Friedrich-List-Ufer beeinträchtigt werden, muss in gleicher Achse (Parallel zur Straße Friedrich-List-Ufer) eine Umfahrung sichergestellt werden.

Eine „Umleitung“ über die Ella-Trebe-Straße – Straße am Washingtonplatz zur Anlieferung Ost wird vom Geschäftsbereich Personenbahnhöfe nicht zugestimmt.

Die Anlieferzone Ost darf nicht beeinträchtigt werden bzw. die Ver- und Entsorgung des Bahnhofes muss weiterhin jederzeit sichergestellt werden. Je nach Nutzung der Erdgeschosszone mit Läden im Baukörper MK H1 kann es zu Problemen mit einem erhöhten Anlieferaufkommen und der Ein- und Ausfahrt in die Straße (Friedrich-List-Ufer) kommen.

Abwägung:

Das Friedrich-List-Ufer dient als wesentliche Erschließungs- und Anlieferstraße für den Berliner Hauptbahnhof. Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens herangezogene verkehrstechnische Untersuchung stammt aus dem Jahr 2008. Zwar ist die zugrunde gelegte Verkehrsdatenbasis aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen der Verkehrsführung – insbesondere der derzeit nur einseitigen Befahrbarkeit des Friedrich-List-Ufers von Nord nach Süd – als nicht mehr vollständig aktuell zu bewerten. Gleichwohl wird im vorliegenden Verfahren von einer Fortschreibung des Verkehrsgutachtens abgesehen.

In der Untersuchung aus dem Jahr 2008 konnte nachgewiesen werden, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans zu keiner Überlastung der maßgeblichen Knotenpunkte führt. Vielmehr bestehen an den meisten Stellen aufgrund bereits vollzogener bzw. geplanter Ausbaumaßnahmen weiterhin Leistungsreserven im Straßennetz. Diese Grundaussagen werden trotz der geänderten Verkehrsführung weiterhin als tragfähig eingeschätzt, da die Struktur des Straßennetzes im Umfeld des Hauptbahnhofs unverändert blieb und keine wesentlichen zusätzlichen Verkehrserzeuger hinzugekommen sind.

Darüber hinaus ist die derzeitige einseitige Befahrbarkeit des Friedrich-List-Ufers nachzeitigem Kenntnisstand auf temporäre Einschränkungen infolge von Bau- und Erschließungsmaßnahmen zurückzuführen. Es wird davon ausgegangen, dass das Friedrich-List-Ufer nach Abschluss dieser Maßnahmen wieder in beiden Fahrtrichtungen für den motorisierten Verkehr geöffnet wird.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen gewerblichen Nutzung der Erdgeschosszone des Baukörpers MK H1 ist zu erwarten, dass zusätzliches Anlieferaufkommen entsteht. Dies ist bei der weiteren Ausführungs- und Genehmigungsplanung (insbesondere bei der Anordnung der Zufahrten, der Dimensionierung der Stell- und Rangierflächen sowie der verkehrsrechtlichen Anordnung) zu berücksichtigen, um Nutzungskonflikte mit dem Anlieferverkehr des Hauptbahnhofs zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Friedrich-List-Ufers zu sichern.

Stellungnahme:

Nach Fertigstellung der S 1 behalten wir uns vor, eine erneute Untersuchung bzgl. Setzungsverhalten und Tragfähigkeit der Tunnel, verkehrstechnische Untersuchung, als auch Brandschutzkonzept zum Neubau anzufordern.

Abwägung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese betreffen das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren und die Bauausführung und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Die in der Begründung zum Bebauungsplan II-201da beschriebenen Abstandsflächen zum Bahnhofsgebäude (Viadukt und östlichem Bügelgebäude) können nicht nachvollzogen werden und somit ist eine Beurteilung nicht möglich. Ein Abstandsflächenplan liegt nicht vor.

Aus der Machbarkeitsprüfung von März 2013 ist eine Gebäudehöhe zur Straße (Friedrich-List-Ufer) von 59,3 m ü. NHN angegeben und zur Spreeseite eine Höhe von 62,2 m ü. NHN.

Abwägung:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Belichtungsgutachten erarbeitet (Peutz, Oktober 2025). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Planung trotz der teilweisen Abstandsflächenüberlappungen gesunde Arbeitsverhältnisse im Falle der bestehenden Büronutzungen im Hauptbahnhofsgebäude gewahrt und für die Planung geschaffen werden können.

Zwar ist eine Minderung der Tageslichtversorgung in dem Bestandsgebäude, insbesondere für die tiefliegenden Arbeitsplätze, durch Realisierung der Planung festzustellen, jedoch ist dies insbesondere der Tatsache geschuldet, dass das gegenüberliegende Grundstück derzeit unbebaut ist. Dies wird insbesondere durch die ebenfalls geprüften Variantenplanungen mit Einhaltung der Abstandsflächen deutlich. Es ist davon auszugehen, dass selbst eine deutliche Reduktion der Gebäudehöhe in den unteren Etagen des Bestandsgebäudes für die tieferliegenden Arbeitsplätze ein ähnliches Bild liefern.

Festzustellen war, dass auch ohne Abstandsflächenüberlappung eine nahezu gleichwertige Reduktion der Tageslichtversorgung auszumachen ist. In der Arbeitsstättenrichtlinie werden grundsätzlich fensternahe Arbeitsplätze empfohlen. Hier und darüber hinaus sind unabhängig von der Bebauungsvariante gute Tageslichtwerte in dem Bahnhofsgebäude auszumachen. Auch die Möglichkeit der Hinzuziehung von Kunstlicht ist in der Richtlinie beschrieben. Dies und auch die Tatsache, dass weiterhin großflächige Bereiche mit guter Tageslichtversorgung nachweisbar sind, bestätigt die Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse im Hauptbahnhofsgebäude.

Auch für die Planung selbst erfolgte bei Berücksichtigung entsprechender Lichtöffnungen der positive Nachweis der Möglichkeit zur Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen.

An der Planung wird festgehalten. Die Begründung wird entsprechend in Kapitel 3.2.3 aktualisiert.

Stellungnahme:

Zusätzlich möchten wir anmerken, dass mit einer Oberkante des Erdgeschosses bei 34,7 m ü. NHN eine Überschreitung der Berliner Traufhöhe von 22 m gegeben ist.

Abwägung:

Die Bebauung rund um den Humboldthafen unterscheidet sich von der üblichen, straßenbegleitenden Bebauung, welche in vielen Bereichen der Berliner Innenstadt vorzufinden ist. Die typische Berliner Traufhöhe ist an diesem Standort jedoch nicht vorzufinden. Für jedes Quartier im Stadtgefüge ist städtebaulich eine dem Ort angemessene Konzeption zu entwickeln.

Das dem Bebauungsplan II-201da zugrunde liegende städtebauliche Konzept passt sich mit seinen Höhen dem Bahnhofsumfeld an und fügt sich städtebaulich in dieses ein. Die geringfügige Überschreitung der Berliner Traufhöhe wird hier daher als angemessen angesehen.

Stellungnahme:

Weiterhin bleiben wir bei unserer Stellungnahme, dass die östliche Bürofassade des östlichen Bügels vom Bahnhofsgebäude im Bereich des MK H1 keiner sachgerechten Bewertung durch den B-Plan-Entwurf unterzogen wurde, obwohl hier eine Beeinträchtigung der gesunden Arbeitsverhältnisse durch die Unterschreitung der Abstandsflächen durchaus gegeben sei.

Abwägung:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Belichtungsgutachten erarbeitet (Peutz, Oktober 2025). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Planung trotz der teilweisen Abstandsflächenüberlappungen gesunde Arbeitsverhältnisse im Falle der bestehenden Büronutzungen im Hauptbahnhofsgebäude gewahrt und für die Planung geschaffen werden können.

Es war außerdem festzustellen, dass auch ohne Abstandsflächenüberlappung eine gleichwertige Reduktion der Tageslichtversorgung auszumachen ist.

An der Planung wird festgehalten. Die Begründung wird entsprechend in Kapitel 3.2.3 aktualisiert.

Stellungnahme:

Wir bitten Sie uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit die Abwägungsergebnisse und den Satzungsbeschluss, bevorzugt per E-Mail, zuzusenden.

Abwägung:

Alle Stellungnahmen ab dem Verfahrensschritt der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fließen in die Abwägung ein und werden, jeweils einzeln und separat, ausgewertet. Die finale Information über die individuelle Stellungnahme und deren Umgang in der Abwägung darüber erfolgt immer erst nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens.

25 Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren

Nach Abschluss des Verfahrensschritts hat sich folgender Änderungsbedarf ergeben:

Planzeichnung einschließlich textlicher Festsetzungen:

Der Verfahrensschritt führte zu keinem Änderungserfordernis der Planzeichnung oder der textlichen Festsetzungen.

Begründung:

Der Verfahrensschritt führte zu folgenden redaktionellen Anpassungen der Begründung:

- Es wird der Verfahrensstand zum Planfeststellungsverfahren „S 21 Nordringanbindung – Potsdamer Platz, 2. BA“ aktualisiert
- Es werden Aussagen zur Versorgung des Plangebiets mit Elektrizität ergänzt.
- Es werden die Ergebnisse aus der Belichtungsuntersuchung ergänzt.
- Die Amtsbezeichnung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel (WSA) auf WSA Spree-Havel wird aktualisiert sowie deren künftige Eigentumsverhältnisse richtiggestellt.

26 Senatsbeschluss und Zustimmung durch das Abgeordnetenhaus

Alle öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden.

Der Senat hat am 23. Juni 2026 beschlossen, den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen mit Senatsvorlage Nr. S-3146/2026 vorgelegten Entwurf des Bebauungsplans II-201da vom 20. April 2026 dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung gemäß § 9 Abs. 3 i. V. m. § 8 Abs. 1 AGBauGB vorzulegen.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat in seiner Sitzung am 2. Juli 2026 dem Entwurf des Bebauungsplans II-201da zugestimmt.

VI Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) i. V. m. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juli 2026 (GVBl. S. 696, 697)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 17. Juni 1993 (GVBl. S. 268), zuletzt geändert durch § 1 Abs. 1 Zweite VO zur teilweisen Aufhebung der VO über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 18. März 2025 (GVBl. S. 181)

Berlin, den 28. Juli 2026

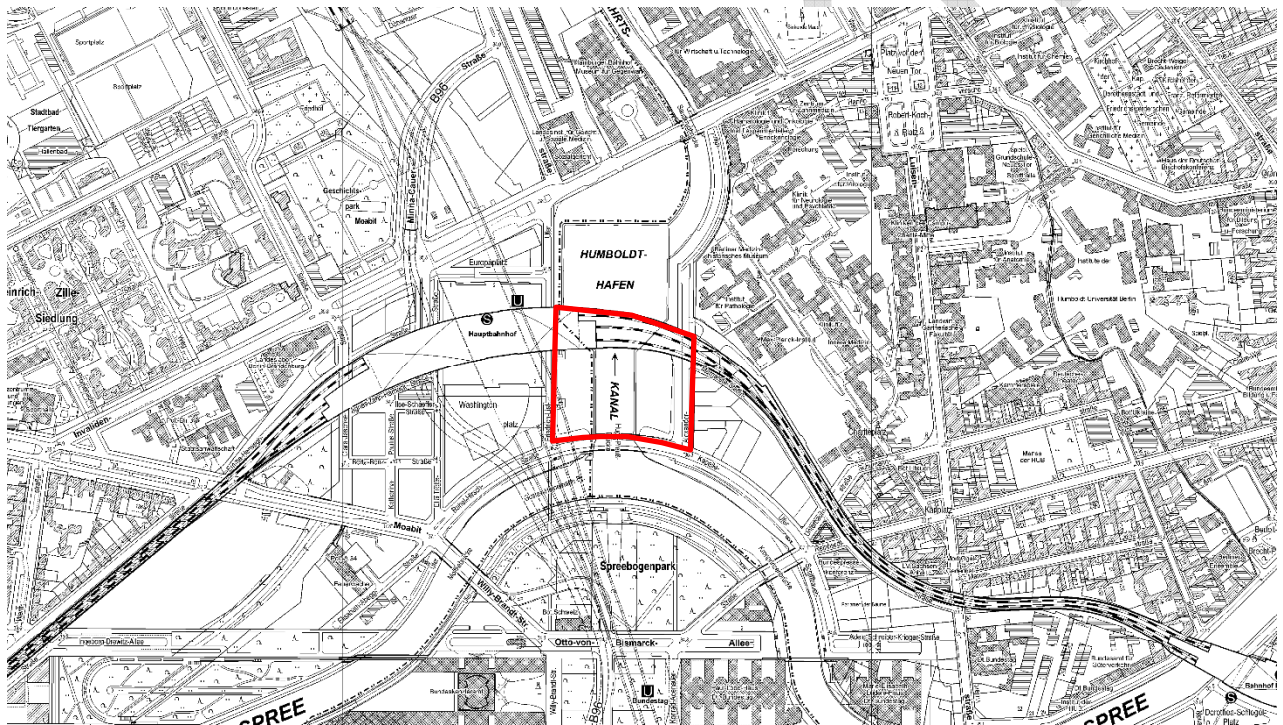
Christian G a e b l e r

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen



Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10a Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan II-201da

für das Gelände zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer und Stadtbahn sowie für Abschnitte der Stadtbahn und des Alexanderufers im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte und Moabit



Übersichtskarte mit Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da

INHALTSVERZEICHNIS

I	Ziele des Bebauungsplans II-201da	2
II	Berücksichtigung der Umweltbelange.....	4
III	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	6
IV	Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren	6
V	Senatsbeschluss und Zustimmung durch das Abgeordnetenhaus.....	9

I Ziele des Bebauungsplans II-201da

Am 3. Juli 1993 trat die Verordnung über die förmliche Festlegung des Entwicklungsgebietes „Hauptstadt Berlin“ in Kraft. Sie umfasste zunächst nicht die Flächen nördlich des alten Stadtbahnviaduktes. Mit der „Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die förmliche Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 22. Juni 1999 wurde der Entwicklungsbereich bis zur Invalidenstraße ausgedehnt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da liegt innerhalb der Entwicklungsmaßnahme. Hier gelten besondere Rechtsvorschriften des Baugesetzbuchs, etwa hinsichtlich der Genehmigungspflichtigkeit von Vorhaben. Gemäß § 166 BauGB müssen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufgestellt werden. Dies allein begründet bereits die Erforderlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans II-201da.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da liegt im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte und Moabit und umfasst den südlichen Teil des Humboldthafens. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da erstreckt sich auf das Gelände um den südlichen Humboldthafen zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer einschließlich des Stadtbahnviaduktes sowie einen Abschnitt des Alexanderufers. Die nördliche Kante des Stadtbahnviaduktes bildet somit den nördlichen Abschluss des Geltungsbereichs. Dieser umfasst eine Fläche von ca. 4,0 ha.

Anlass für die Planaufstellung ist die Transformation eines ehemals gewerblich genutzten Hafengebietes zu einem neuen, hochverdichteten Quartier innerhalb einer neu geschaffenen Stadtstruktur, die sich insbesondere durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel, zum Spreebogen und zum Hauptbahnhof auszeichnet. Die Nutzung der Wasserlagen als integraler Bestandteil des Quartiers stellt besondere städtebauliche Anforderungen, denen durch ein qualitätsvolles städtebauliches Konzept begegnet wird. Dieses basiert auf den

Wettbewerbsentwürfen des Büros von Prof. Ungers und deren Fortentwicklung durch Prof. Winkens und wurde im Bereich des Kerngebiets MK H6 durch KSP Jürgen Engel Architekten weiter konkretisiert.

Zentrales Ziel ist die Sicherung der Grobkonfiguration des Baublockes im MK H1, dessen Außenmaße – insbesondere zur Spreeseite hin – symmetrisch zum realisierten Baukörper im MK H6 ausgebildet werden. Dabei werden das Arkadenmotiv aufgegriffen und eine mittig liegende Durchwegung gesichert. Gleichzeitig werden öffentliche Uferpromenaden sowie Wegerechte auf privaten Baufeldern im Zusammenhang mit dem im Flächennutzungsplan dargestellten Grünzug festgesetzt. Dies trägt zur Steigerung der Erholungsfunktion, zur Vernetzung mit dem Umfeld sowie zur Sicherung des wasserseitigen Arkadenmotivs und von Durchblicken auf den Schifffahrtskanal durch Luftgeschosse in Ost-West-Richtung in den Baublöcken MK H1 und MK H6 bei.

Ergänzend zur bestehenden verkehrlichen Erschließung in den angrenzenden Bebauungsplänen wird das Alexanderufer als öffentliche Straßenverkehrsfläche gesichert. Dabei werden sowohl planfestgestellte als auch in Aussicht genommene Verkehrsanlagen, insbesondere die S-Bahn-Linie S 21, berücksichtigt, einschließlich der daraus resultierenden zeitlichen Beschränkung der Bebaubarkeit im MK H1. Zudem wird die Einrichtung einer Fahrradstation unterhalb des Viaduktes für die Deutsche Bahn AG als Folgenutzung des Hauptbahnhofes ermöglicht.

Zur Sicherung eines hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitätsniveaus werden Gestaltungsvorgaben festgesetzt, die klare Kanten zwischen Freiräumen und Gebäuden definieren und bestimmte Werbeanlagen ausschließen, um einen ruhigen und geschlossenen Gesamteindruck zu gewährleisten. Ergänzend dazu werden Festsetzungen zum Immissions- und Klimaschutz sowie zum Ausgleich der ermöglichten hohen baulichen Dichte getroffen.

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

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan Kerngebiete nach § 7 BauNVO fest. Durch den Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe wird das Kerngebiet gegliedert. Darüber hinaus werden störende Nutzungen wie Tankstellen ausgeschlossen und gleichzeitig nur publikumswirksame Nutzungen für die Erdgeschosszonen zugelassen.

Durch differenzierte Baukörperausweisungen mit Hilfe von Baugrenzen und durch Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie der zulässigen Oberkanten wird in Kombination mit der maximalen Geschossfläche das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt und der oberirdische Baukörper im MK H6 in seiner maximalen Ausdehnung definiert. Im MK H1 erfolgt keine Festsetzung der inneren Baustruktur des Baukörpers - das Luftgeschoss und die Arkaden ausgenommen.

Ferner sichert der Bebauungsplan die Ausprägung von Arkaden und bereitet planungsrechtlich die Belastung von Flächen mit Gehrechten für die Allgemeinheit im Kontext der öffentlichen Uferpromenaden vor.

Der unterirdische Korridor der Fortsetzung der S 21 (City S-Bahn) in Richtung Süden wird von einer Bebauung freigehalten. Zudem wird sichergestellt, dass die Bebaubarkeit des Kerngebiets H1 und sonstiger festgesetzter baulicher Nutzungen westlich des Humboldthafens erst nach Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der S 21 (City S-Bahn) erfolgen kann. Hinweise und nachrichtliche Übernahmen ergänzen die Berücksichtigung planfestgestellter und noch planfestzustellender Bahnanlagen. In möglichen späteren Grundstücksgeschäften wird die zuständige Liegenschaftsverwaltung Regelungen treffen, die nach Fertigstellung der S 21 den Betrieb der S-Bahn auch während der Bauphase von im betreffenden Bauabschnitt zulässigen Bauvorhaben uneingeschränkt gewährleisten.

Als öffentliche Bereiche werden durch den Bebauungsplan Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Uferpromenaden) und Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Aufgrund der besonderen Exposition der Bauflächen und der prominenten Lage trifft der Bebauungsplan Gestaltungsfestsetzungen.

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan Umweltbelange, indem er Regelungen zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz trifft und auf ggf. erforderlichen Erschütterungsschutz hinweist. Zum Schutz des Klimas regelt er zudem verbindlich eine Begrünung von Dachflächen sowie die Realisierung von Retentionsdächern und intensiver Dachbegrünung in den Bereichen des MK H1 und MK H6

Bei der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens II-201da wurden die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander und untereinander abgewogen.

II Berücksichtigung der Umweltbelange

Der Bebauungsplan II-201da sieht die Entwicklung der Uferflächen des südlichen Humboldthafens zu einem Geschäftsquartier mit städtebaulich qualitätvoller Bebauung und der Schaffung einer Uferpromenade vor. Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauung und Gestaltung des südlichen Humboldthafens wird vor allem im Bereich der Schutzgüter Luft/Klima und Boden zu einer Verschlechterung der Situation im Plangebiet führen (Erhöhung der Versiegelung auf ca. 100 %, Reduzierung der Luftaustauschmöglichkeiten).

Dem steht eine Aufwertung als Kerngebiet gemäß seiner innerstädtischen Lage mit Aufenthaltsqualitäten im Bereich der öffentlichen Uferpromenaden im Sinne eines Beitrags zur Aufwertung des Stadtraums zwischen Regierungsviertel und Hauptbahnhof entgegen. Da die geplante Bebauung nicht über das bereits gemäß § 34 Abs. 1 BauGB zulässige Maß der baulichen Nutzung hinausgeht, d. h. die Eingriffe bereits planungsrechtlich zulässig waren, stellen die geplanten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB planungsrechtlich keinen Eingriff dar, weshalb sich kein Kompensationserfordernis ergibt. Es ergeben sich aus dem vorliegenden

Bebauungsplan auch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Sonstige Schutzgebiete bzw. -belange werden ebenfalls nicht berührt.

Aufgrund der bisherigen Nutzung der Fläche als Baugrube, einer damit einhergehenden artenarmen Ausstattung sowie der Absenz planungsrelevanter Tierarten, wird sich eine Bebauung nicht negativ auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen auswirken. Auch auf das Schutzgut Mensch sind, unter Berücksichtigung der Regelungen zum Erschütterungsschutz und passiven Schallschutz, keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Um die Einflüsse auf das Schutzgut Boden zu minimieren, sollten die Wegeaufbauten in wasser- und luftdurchlässigen Materialien ausgeführt werden. Insgesamt wurde für die Baumaßnahmen auf der Fläche des MK H6 der Großteil des Bodens bis weit ins Grundwasser ausgehoben, so dass seitens der Fachbehörde bezüglich des Bodens für die geplante Nutzung keine Bedenken bestanden.

Aufgrund des hohen Versiegelungsanteils und der baulichen Dichte, welche durch diesen Bebauungsplan vorbereitet werden, sowie einer sich etwa fünf Meter unter Geländeoberkante befindlichen Torfschicht, kann das Ziel eines abflusslosen Quartiers nicht umgesetzt werden. Die teilweise Verdunstung und verzögert abgegebene Niederschlagsmenge von den Gründächern, wird schließlich mit dem gesammelten Niederschlagswasser der Verkehrsflächen in einem unterirdischen Rückhaltebecken gesammelt. Das restliche Niederschlagswasser wird gedrosselt in den Humboldthafen eingeleitet. Grundsätzlich ist von einer Einleitung des Regenwassers in den Humboldthafen abzusehen. Der Möglichkeit der Einleitung des Regenwassers von der Fläche MK H6 sowie zukünftig von der Fläche MK H1 wird lediglich zugestimmt, da erschwerte Rahmenbedingungen für die Ableitung auf den Flächen vorliegen und eine Zustimmung auf Grundlage der besonderen Situation bereits am Anfang des Bebauungsplanverfahrens erfolgte (siehe städtebaulicher Vertrag § 2 Regelungen zum Bau und zur Unterhaltung des Einleitbauwerks für die Regenwasserentwässerung in den Humboldthafen).

Den deutlichsten Einfluss hat die Planung somit auf das Schutzgut Wasser. Unter Einhaltung der beschriebenen Maßnahmen und textlichen Festsetzungen (Gründächer, Rückhaltebecken, gedrosselte Abgabe in den Humboldthafen) sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

In Bezug auf das Schutzgut Klima/Luft wurde festgestellt, dass sich die Wind- und Austauschverhältnisse durch die geplanten Gebäude verschlechtern werden. Die im Zuge der seit 1996 veränderten Planungen und die entstandene Freihaltung des Hafenhalses im Süden zur Spree sind jedoch positiv und ausreichend, um kleinräumige Austauschfunktionen im Bereich des Humboldthafens zu erhalten, wenngleich sie nach Süden durch die Hugo-Preuß-Brücke eingeschränkt werden. Somit ist auch für dieses Schutzgut nicht mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

Für das Schutzgut Landschaftsbild wird sich die planungsrechtliche Sicherung dieser Fläche mit hoher Wahrscheinlichkeit als positiv erweisen, da eine Aufwertung des Stadtbildes und eine Ergänzung der bereits umliegend entstandenen Gebäudekubatur und urbanen Körnigkeit entsteht.

Auch auf den in diesem Umweltbericht als Kultur- und Sachgut geführten Humboldthafen, hat das Bauvorhaben keine erheblichen Auswirkungen, da der Charakter der alten Hafenanlage trotz der neuen Bebauung auch zukünftig ablesbar sein wird.

Insgesamt ergeben sich aus der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt.

III In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Vor dem Hintergrund der Verlagerung der Hauptstadt und des Regierungssitzes von Bonn nach Berlin (1991) und den daraus resultierenden Planungen („Band des Bundes“ und Pilzkonzept) wurde im Wettbewerb „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ der Entwurf von Prof. Ungers mit der Idee einer baulichen Fassung des Humboldthafens zur Grundlage der weiteren Bearbeitung gemacht. Das Grundkonzept wurde in den Folgejahren hinsichtlich der Nutzungen und der städtebaulichen Ausprägung mehrfach überarbeitet und optimiert. Es wurde eine Vielzahl von Varianten geprüft und verworfen, ohne die grundsätzliche Idee einer städtebaulichen Fassung des Hafenbeckens mit Baukörpern aufzugeben.

Grundsätzlich orientiert sich die Planung weiterhin an der im Rahmen der Abwägung getroffenen Entscheidung einer hohen Verdichtung für das Plangebiet. Als Bebauungsplan der Innenentwicklung wird ein ehemaliges Baugrundstück aktiviert und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB entsprochen. Der im Wettbewerb prämierte Entwurf wurde optimiert, es sind aber keine grundsätzlich anderweitigen Planungsmöglichkeiten vorgesehen.

IV Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan II-201d wurde gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 19. März 2007 bis einschließlich 19. April 2007 durchgeführt. Der Verfahrensschritt führte zu keiner Änderung der städtebaulichen Gesamtkonzeption.

Am 13. März 2008 erfolgte der Beschluss zur Teilung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans II-201d in einen südlichen Bebauungsplan (II-201da) und einen nördlichen Bebauungsplan (II-201db). Die Teilung wurde vorgenommen, da für den südlichen Bereich die städtebaulichen Inhalte bereits verfestigt waren. Er konnte und sollte deshalb aus Gründen der Dringlichkeit, im Gegensatz zum nördlichen Bereich, ohne Zeitverzug weitergeführt werden.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan II-201da fand gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 7. Mai 2008 bis einschließlich 9. Juni 2008 statt. Die vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Auswertung eingegangen. In der Folge wurden die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs konkretisiert, wobei die wesentlichen Planungsziele unverändert blieben.

Die formelle Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan II-201da fand gemäß § 4 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 27. November 2008 bis einschließlich 5. Januar 2009 statt. Das Planbild und die textlichen Festsetzungen wurde im Bereich des MK H6 an den geänderten Städtebau auf der Basis des 2010/11 durchgeführten Wettbewerbs angepasst. Auch im Bereich des MK H1 wurden die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen generalisiert und an die Festsetzungen für das MK H6 angepasst. In der Folge wurden auch die Begründung und der Umweltbericht grundlegen aktualisiert und an die geänderten Festsetzungen angepasst.

Die formelle Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan II-201da fand gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 29. Oktober 2012 bis einschließlich 29. November 2012 statt. Der Verfahrensschritt hat zu keiner Änderung geführt, die den Bereich des MK H6 oder die unmittelbar angrenzenden Erschließungs- und Promenadenflächen betreffen. Es bedurfte lediglich redaktioneller Änderungen und Ergänzungen in der Begründung (einschließlich Umweltbericht) des Bebauungsplans.

Die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB fand parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung vom 29. Oktober bis einschließlich 29. November 2012 statt. Der Verfahrensschritt führte zu keinem Änderungserfordernis für den Bereich des Bebauungsplans östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals. Der Verfahrensschritt führte zu einem Prüfauftrag hinsichtlich der Festsetzungsmöglichkeit für den Baukörper MK H1 im Zusammenhang mit der noch nicht erfolgten Planfeststellung der S 21 in Richtung Süden.

Der Senat hat in der Sitzung am 12. März 2013 der Vorlage zur Beschlussfassung über die Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung - „Planreife“) für das Vorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer - MK H6 - im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201da zugestimmt. Das Abgeordnetenhaus hat in der 31. Sitzung am 16. Mai 2013 der Vorlage zugestimmt. Das Vorhaben ist zwischenzeitlich errichtet worden. Nach Abschluss des Verfahrensschritts hat sich ein Änderungsbedarf an der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen ergeben. Die Begründung und der Umweltbericht wurden aktualisiert und entsprechend der Änderungen überarbeitet. Durch die Änderungen des Bebauungsplans

sowie geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen wurde eine erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden sowie eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB erforderlich.

Da sich die Grundzüge der Planung nicht geändert haben, wurde die Beteiligung auf die von den Änderungen betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt. Die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 4. Juli 2023 bis einschließlich 4. August 2023 statt. Der Verfahrensschritt führte zu einem Änderungserfordernis der Planzeichnung sowie der textlichen Festsetzungen. Zudem bedurfte es Änderungen und Ergänzungen in der Begründung. Eine Änderung der Ziele und Zwecke der Planung resultierten hieraus jedoch nicht.

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 14. Oktober 2024 bis einschließlich 12. November 2024 durchgeführt. Der Verfahrensschritt führte zu keinem Änderungserfordernis der Planzeichnung oder der textlichen Festsetzungen. Es erfolgten lediglich redaktionelle Änderungen und Ergänzungen in der Begründung des Bebauungsplans.

Die folgenden Fachuntersuchungen wurden im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren II-201da erstellt:

- Verkehrstechnische Untersuchung (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden und Entwurfs- und Ingenieurbüro für Straßenwesen GmbH) vom 01.08.2008
- Fledermauserfassung (Arbeitsgemeinschaft Freilandbiologie) vom 01.10.2008
- Machbarkeitsstudie Tiefgarage MK H1 (Winkens Architekten) vom 11.03.2013
- Untersuchung zur Überprüfung der Tragfähigkeit des Tunnels U5 im Bereich des Baufeldes MK H1 (Leonhardt, Andrä und Partner; Beratende Ingenieure VBI GmbH) vom 26.04.2013
- Gutachterliche Stellungnahme zum Setzungsverhalten des U5-Tunnels im Baufeld MK H1 (GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH) vom 16.10.2013
- Luftschadstoffgutachten (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG) vom 09.01.2018
- Gutachterliche Stellungnahme zum Verkehr (IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme) vom 29.03.2019
- Regenwasserkonzept (Ingenieurbüro Obermeyer) vom 01.09.2022
- Erschütterungsgutachten (Müller-BBM Industry Solutions GmbH) vom 12.06.2024
- Schalltechnische Untersuchung (Müller-BBM Industry Solutions GmbH) vom 15.05.2024
- Verschattungsstudie (BSM, Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH) vom 12.03.2010
- Verschattungsstudie (BSM, Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH) vom 02.05.2012
- Tageslichtuntersuchung (Peutz Consult GmbH) vom 06.10.2025

V Senatsbeschluss und Zustimmung durch das Abgeordnetenhaus

Alle öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden.

Der Senat hat am 23. Juni 2026 beschlossen, den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen mit Senatsvorlage Nr. S-3146/2026 vorgelegten Entwurf des Bebauungsplans II-201da vom 20. April 2026 dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung gemäß § 9 Abs. 3 i. V. m. § 8 Abs. 1 AGBauGB vorzulegen.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat in seiner Sitzung am 2. Juli 2026 dem Entwurf des Bebauungsplans II-201da zugestimmt.

Berlin, den 28. Juli 2026

Christian G a e b l e r

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplans II-201da
im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit

Vom 28. Juli 2026

Auf Grund des § 10 Absatz 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 192) geändert worden ist, in Verbindung mit § 9 Absatz 3 und § 8 Absatz 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juli 2026 (GVBl. S. 696, 697) geändert worden ist, verordnet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen:

§ 1

Der Bebauungsplan II-201da vom 20. April 2026 für das Gelände zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer und Stadtbahn sowie für Abschnitte der Stadtbahn und des Alexanderufers im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abteilung Stadtplanung, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können bei der für die Stadtplanung zuständigen Abteilung des Bezirksamts kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

Auf die Vorschriften über

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

§ 4

(1) Es wird darauf hingewiesen, dass unbeachtlich werden

1. eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
2. eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans,
3. nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs und
4. eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften, die im Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs enthalten sind,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit der Verkündung dieser Verordnung schriftlich gegenüber der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind. Nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist werden die in Satz 1 Nummer 1 bis 3 genannten Verletzungen oder Fehler gemäß § 215 Absatz 1 des Baugesetzbuchs und die in Satz 1 Nummer 4 genannte Verletzung gemäß § 32 Absatz 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs unbeachtlich.

(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn die für die Verkündung dieser Verordnung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.

§ 5

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

Berlin, den 28. Juli 2026

Christian G a e b l e r
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen