Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

BERLIN

Begründung zum

Bebauungsplan VI-140cab
„Urbane Mitte Süd“

für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6

im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

SenStadt

Endfassung zur Festsetzung vom 07.04.2026 mit zusammenfassender Erklärung und Rechtsverordnung (veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin vom 29.04.2026 S. 170)

A BEGRÜNDUNG 5
I. PLANUNGSGEGENSTAND UND ENTWICKLUNG DER PLANUNGSÜBERLEGUNGEN 5
Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung 5
1. Beschreibung des Plangebietes 6
1.1 Stadträumliche Einbindung / Gebietsentwicklung 6
1.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse 7
1.3 Städtebauliche Situation und Bestand 7
1.4 Geltendes Planungsrecht 8
1.6 Verkehrserschließung 11
1.7 Technische Infrastruktur 13
1.8 Denkmalschutz 13
2. Planerische Ausgangssituation 16
2.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung 16
2.2 Flächennutzungsplan Berlin (FNP) 18
2.3 Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne 19
2.4 Stadtentwicklungsplanungen 20
2.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen 26
2.6 Bereichsentwicklungsplanung 40
2.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen 41
2.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne 42
2.9 Fachplanung / Planfeststellung 44
3. Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorgeschichte) 46
3.1 Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck und Bebauungsplan VI-140 46
3.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag 46
3.3 Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140 50
3.4 Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) 50
3.5 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 52
II. UMWELTBERICHT NACH ANLAGE 1 ZU § 2 ABS. 4, § 2A UND 53
1. Einleitung 53
1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans 53
1.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden 54
2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 68
2.1 Untersuchungsrahmen 68
2.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umwelt- zustands (Basisszenario) 70
2.3 Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung 78
2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen 80
2.5 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB 95
2.6 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Gründe 110
3. Zusätzliche Angaben 111
3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung 111
3.2 Referenzliste der Quellen 112
3.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen durch Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt (Monitoring) 113
4. Allgemein verständliche Zusammenfassung 113
III. PLANINHALT UND ABWÄGUNG 115
1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung) 115
1.1 Städtebauliches und Nutzungskonzept 115
1.2 Verkehrskonzept 117
1.3 Grün- und Freiflächenkonzept 121
1.4 Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung 121
1.5 Flächenbilanz 123
2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan 124
3. Begründung der Festsetzungen 128
3.1 Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 128
3.2 Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 142
3.3 Bauweise (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 163
3.4 Überbaubare Grundstücksfläche (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 163
3.5 Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB) 169

Senatsentwurf

3.6 Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB) ... 196
3.7 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB) ... 197
3.8 Verkehrsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) ... 202
3.9 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) ... 207
3.10 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Beschränkung luftverunreinigender Stoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB) ... 210
3.11 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) ... 211
3.12 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB) ... 213
3.13 Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB) ... 216
3.14 Nachrichtliche Übernahmen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB) ... 217
3.15 Hinweise ... 222
3.16 Planergänzende Vereinbarungen ... 223
4. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB) ... 237
4.1 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) ... 237
4.2 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – Schallschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) ... 238
4.3 Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB) ... 251
4.4 Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB) ... 252
4.5 Belange von Sport, Freizeit und Erholung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB) ... 253
4.6 Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB) ... 257
4.7 Belange der Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB) ... 257
4.8 Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB) ... 259
4.9 Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB) ... 264
4.10 Belange der Wirtschaft sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB) ... 269
4.11 Belange des Verkehrs – Grundzüge der verkehrlichen Erschließung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) ... 269
4.12 Belange des Verkehrs – Modal Split, Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeitsuntersuchung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) ... 270
4.13 Belange des Verkehrs – öffentlicher Personennahverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) ... 275
4.14 Belange des Verkehrs – Bahnverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) ... 277
4.15 Belange des Verkehrs – ziviler Flugbetrieb/ Luftrecht (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) ... 280
4.16 Belange des Luftverkehrs und der Verteidigung – zivile und militärische Navigations- und Radarsysteme (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 und 10 BauGB) ... 280
4.17 Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) ... 287
4.18 Ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen (§ 1 Abs. 6 Nr. 14 BauGB) ... 287
IV. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG ... 289
1. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten ... 289
2. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung ... 289
V. VERFAHREN ... 290
1. Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB ... 290
Stellungnahme SenStadtUm (alte Bezeichnung) vom 26.05.2015 ... 290
2. Anfrage nach den Zielen der Raumordnung ... 291
3. Aufstellungs-/ Fortführungsbeschluss ... 291
Änderung des BauGB durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 / Überleitungsvorschrift ... 291
4. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ... 292
4.1 Inhalte der Stellungnahmen - Teil A ... 292
4.2 Inhalte der Stellungnahmen - Teil B ... 311
4.3 Ergebnis der Auswertung - Teil A ... 313
4.4 Ergebnis der Auswertung - Teil B ... 315
5. Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ... 317
5.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 317
5.2 Ergebnis der Auswertung ... 323
6. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ... 326
6.1 Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ... 326
6.2 Inhalte der Stellungnahmen ... 328
6.3 Ergebnis der Auswertung ... 333
6.4 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ... 343
7. Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ... 344
7.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 344
7.2 Ergebnis der Auswertung ... 353
7.3 Änderung und Ergänzung des Entwurfs zum Bebauungsplan ... 367

Entwurf

8. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB .. 368
8.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 368
8.2 Ergebnis der Auswertung ... 371
8.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans ... 376
9. Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit ... 377
9.1 Auslegung ... 377
9.2 Wiederholte Auslegung ... 377
9.3 Beteiligung – Übersicht ... 378
10. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit ... 379
10.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 380
10.2 Ergebnis der Auswertung ... 414
11. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen ... 530
11.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 530
11.2 Ergebnis der Auswertung ... 537
11.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans ... 567
12. Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen ... 568
12.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 568
12.2 Ergebnis der Auswertung ... 580
13. Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung ... 618
13.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 618
13.2 Ergebnis der Auswertung ... 619
14. Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung ... 621
14.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 621
14.2 Ergebnis der Auswertung ... 623
15. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren ... 627
15.1 Begründung der Änderungen ... 627
15.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen ... 629
16. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB ... 630
16.1 Inhalte der Stellungnahmen ... 630
16.2 Ergebnis der Auswertung ... 631
16.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans ... 633
17. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB ... 634
17.1 Inhalt der Stellungnahme ... 634
17.2 Ergebnis der Auswertung ... 634
17.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans ... 634
18. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren ... 635
18.1 Begründung der Änderung ... 635
18.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen ... 636
19. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB ... 637
19.1 Inhalt der Stellungnahme ... 637
19.2 Ergebnis der Auswertung ... 637
19.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans ... 637
20. Übernahme des Verfahrens durch die Senatsverwaltung ... 637
21. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren ... 637
21.1 Begründung der Änderung ... 638
21.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen ... 638
22. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB ... 638
22.1 Inhalt der Stellungnahmen ... 638
22.2 Ergebnis der Auswertung ... 638
22.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans ... 639
23. Festsetzung ... 639
VI. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN ... 640
VII. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND HINWEISE ... 643
B RECHTSGRUNDLAGEN ... 644
ANLAGEN ... 645

Senatsentwurf

A Begründung

I. Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) war die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es außerdem, dass in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen.

Dabei sollen die übergeordneten Erfordernisse der Stadtentwicklung gesichert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Der Erhalt der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Parkeingänge, insbesondere nach Süden in den Ostpark
- Die Berücksichtigung und Sicherung der für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungsplätze und Rettungsplatzzufahrten
- Die Sicherung der Erschließung des Plangebietes

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Regelungen des von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, Baufeld 'Urbane Mitte', vom September 2005 berücksichtigt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 formulierten Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

Senstadt

1. Beschreibung des Plangebietes

1.1 Stadträumliche Einbindung / Gebietsentwicklung

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg südlich des Landwehrkanals und in fußläufiger Nähe zum Potsdamer Platz.

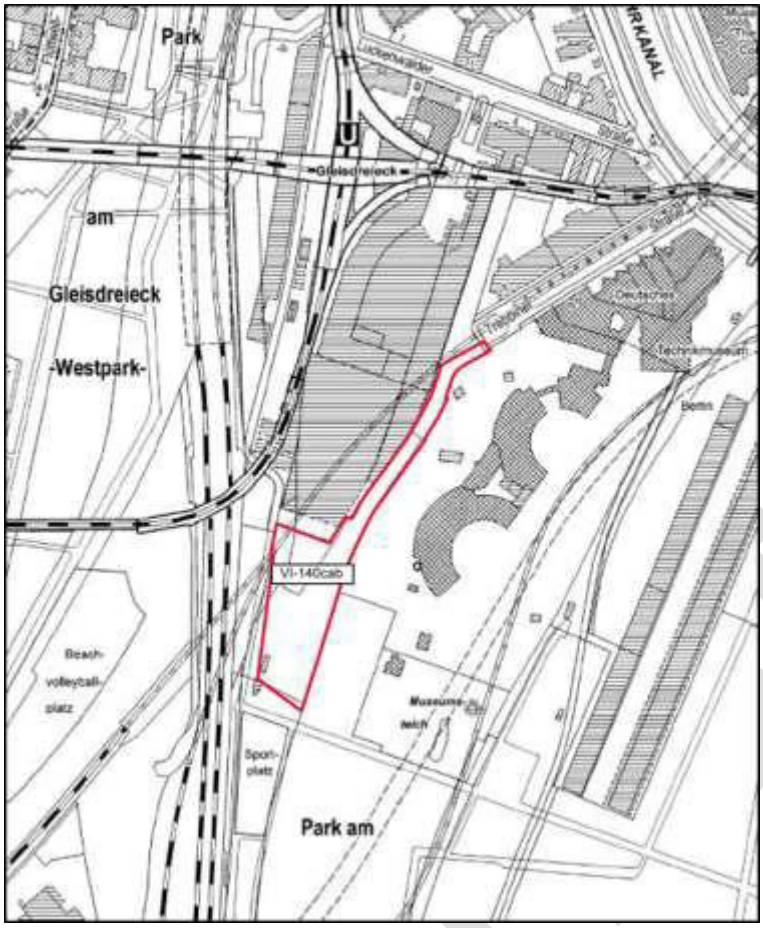


Abbildung 1: Lage des Plangebiets

Auf der nordwestlichen Seite wird das Grundstück begrenzt vom Gebäude des ehemaligen Postbahnhofs. Das Deutsche Technikmuseum Berlin grenzt im Osten insbesondere entlang der verlängerten Trebbiner Straße an das Plangebiet an.

Im Süden schließt das Plangebiet an die Fläche des Parks am Gleisdreieck an.

Entlang der westlichen Grenze des Plangebiets verläuft die offene Trasse der Nord-Süd-Fernbahn. Westlich der Fernbahntrasse schließt der Westpark des Parks am Gleisdreieck an.

1.1.1 Ehemaliger Postbahnhof

Das Areal des stillgelegten Dresdener Bahnhofs (1875-1880) wurde von 1907-1997 als Bahnhof der Post genutzt. Seit der Aufgabe der Nutzung durch die Post befindet sich in dem denk- malgeschützten Gebäudekomplex die STATION Berlin, ein Veranstaltungsort für Messen, Tagungen und Events.

1.1.2 Deutsches Technikmuseum Berlin

Auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs wurde 1982 das heutige Deutsche Technikmuseum Berlin als Museum für Verkehr und Technik einschließlich Museumspark gegründet. Ebenso Teil des Deutschen Technikmuseums sind vormalige Infrastrukturbauten der Bahn, zwei über 300 m lange Lagerschuppen, die kreisförmigen Lokschuppen, ein Stellwerk und ein Wasserturm.

1.1.3 Park am Gleisdreieck

Das Plangebiet verdankt seine bevorzugte Lage auch der naturräumlichen Einfassung durch das umgebende Parkareal. Der „Park am Gleisdreieck" wurde zwischen 2011 und 2014 fertiggestellt. Er ist heute eine rund 31,5 ha große öffentliche Grünanlage und wird vielseitig für Sport, Freizeit und Erholung genutzt. Eine der wesentlichen Qualitäten des Parks ist die erlebbare räumliche Weite, die sich auf drei Parkteile erstreckt: der Westpark (9 ha), der Ostpark (17 ha) sowie der so genannte Flaschenhalspark im Süden (5,5 ha) im Ortsteil Schöneberg.

1.1.4 Weiteres Umfeld

Im näheren Umfeld des Plangebiets überwogen bislang Gewerbe- und Verwaltungsbauten. Westlich -zwischen Parkanlage und Flottwellstraße / Dennewitzstraße- wurden Wohngebäude und Hotels errichtet.

1.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg und umfasst das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Grenze zum Grund- stück Luckenwalder Straße 5,6.

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 7.940 m^2, liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 6 und umfasst folgende Flurstücke:

Flur 6:

- 3412
- 3498
- 3501
- 3504

Alle Flurstücke, mit Ausnahme des Flurstücks 3504 (Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße), befinden sich in privatem Eigentum. Das Flurstück 3504 befindet sich im Sondereigentum des Landes Berlin und wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement verwaltet.

1.3 Städtebauliche Situation und Bestand

Das Gelände steigt von Norden nach Süden von ca. 35 m ü. NHN am Übergang zur öffentlichen Trebbiner Straße über ca. 36 m ü. NHN südlich der STATION Berlin bis auf ca. 37 m ü. NHN am südlichen Rand des Plangebiets an und befindet sich im Bereich des Warschau-Berliner Urstromtals.

Das Plangebiet selbst stellt sich als weitgehend freigeräumte Gewerbebrache dar.

Städtebaulich wird der Standort durch die Nähe zu dem im Norden gelegenen denkmalgeschützten U-Bahnhof „Gleisdreieck“ mit den U-Bahn-Viadukten der U1/U3 und U2 sowie dem nördlich anschließenden denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie dem Freigelände des Deutschen Technikmuseums im Osten geprägt.

Senstadt

Von Bedeutung ist auch das historische Stellwerk „Plw" (Postbahnhof Luckenwalder Straße), das im Südwesten an das Plangebiet angrenzt. Das Gebäude wurde saniert. Im Erdgeschoss befindet sich ein Café, im Obergeschoss das Büro des Parkmanagements von GrünBerlin. Es liegt in einer gestalteten Platzfläche, die Nutzungsmöglichkeiten für Skater, Basketballspieler und weitere Sportarten bietet. Inhaltlich gehört dieser Bereich zum Park am Gleisdreieck, eigentumsrechtlich befindet sich der nördliche Teil im Privateigentum der Projektträgerin, der südliche im Eigentum des Landes Berlin. Die beiden Teilflächen sind unterschiedlichen Bebauungsplänen mit unterschiedlichen Planungszielen zugeordnet. Ein kleiner Gebäudeteil des Stellwerks liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), die nördliche Platzfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die südliche Platzfläche im Bebauungs- plan VI-140a (Park am Gleisdreieck).

1.4 Geltendes Planungsrecht

1.4.1 Zulässigkeit von Vorhaben

2008 wurde ein Großteil der Bahnflächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf den freigestellten Flächen richtet sich nach § 30, § 34 oder § 35 BauGB.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gelände des Gleisdreiecks. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Für das Baufeld 'Urbane Mitte' wird die Art der Nutzung als Gewerbegebiet (GE) mit einer zulässigen GRZ von 0,5 (Versiegelung bis max. 0,75) und einer GFZ von 1,5 sowie eine zulässige Firsthöhe bis 25 m als zulässig erachtet.

Die Einstufung gemäß § 34 BauGB wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. Diese Einteilung wird entsprechend auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ übernommen.

In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird in § 2 „Abgrenzung des Gebiets nach §§ 30, 34 und 35 BauGB“ diese planungsrechtliche Einteilung übernommen. Gemäß § 2 gehen die Vertragsparteien übereinstimmend davon aus, dass die Flächen im Gebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wie in Abbildung 2 dargestellt dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB, dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB und dem Baunutzungsplan gemäß § 30 BauGB zuzuordnen sind. Ziffer 7.4 in Verbindung mit Anlage 9 des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck vom 27. September 2005 wird insoweit ersetzt.

Senat

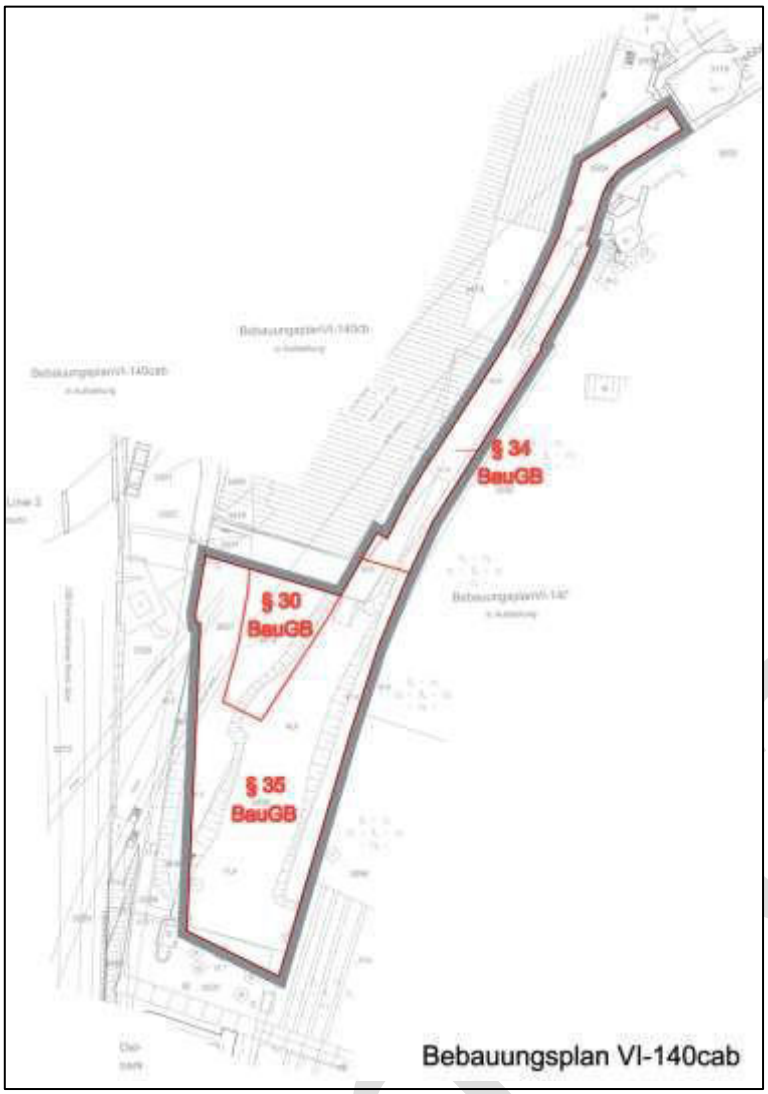


Abbildung 2: Geltendes Planungsrecht: Zulässigkeit von Vorhaben

1.5 § 30 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans

Der Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (BO 58) als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB weist den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegend als Bahnfläche aus. Diese Ausweisung ist nicht übergeleitet und von daher heute nicht rechtsverbindlich. Das Flurstück 3412 südlich der STATION Berlin ist als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3, festgesetzt. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind gemäß § 7 Nr. 10 BO 58 zulässig:

a) Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können;

b) Gebäude für Verwaltung, Geschäfts- und Bürohäuser;

c) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal.

Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosszahl von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,3 und einer Baumassenzahl von 6,0. In der Baustufe V/3 ist eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Baumassenzahl von 7,2 zulässig, wenn nur Gebäude errichtet werden, die

Senatsentwurf

Wohnungen nicht enthalten; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal bleiben außer Betracht. In besonderen Fällen kann unter den gleichen Voraussetzungen eine bauliche Nutzung bis zur Baumassenzahl von 8,0 zugelassen werden.

Bebauungstiefe: keine. Es gilt die geschlossene Bauweise.

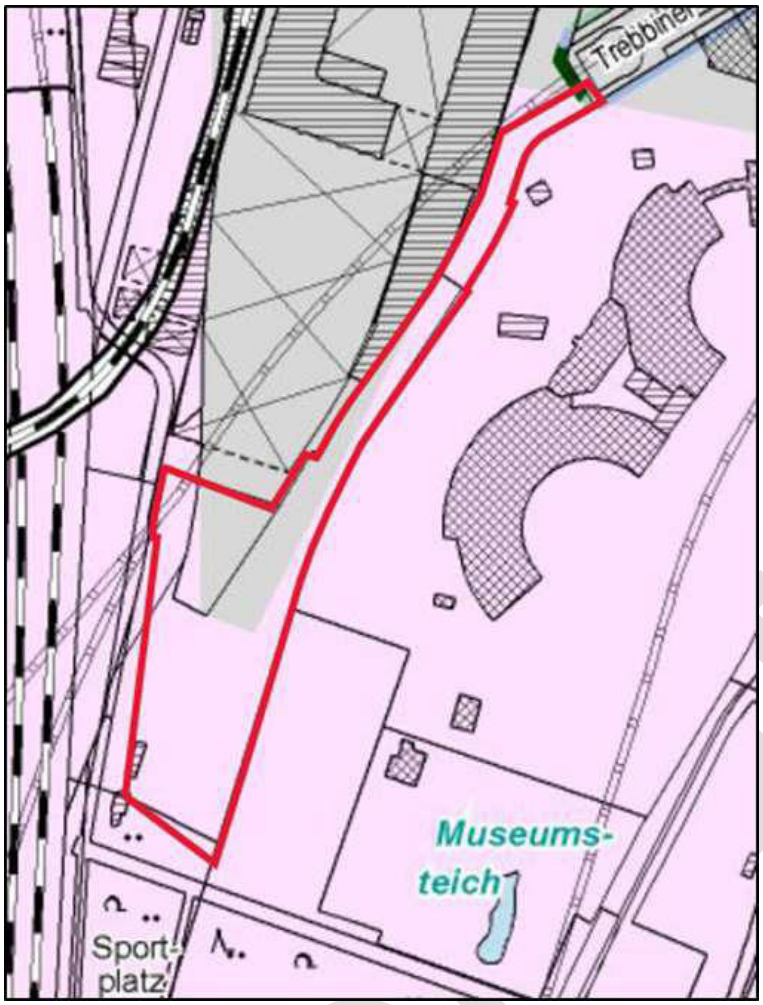


Abbildung 3: Ausschnitt Baunutzungsplan

Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.

1.5.1 § 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile

Die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße im Plangebiet von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8) liegt im unbeplanten Innenbereich und ist gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

1.5.2 § 35 BauGB: Bauen im Außenbereich

Der südliche Teilbereich ist überwiegend als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil, öffnet sich der Park und das Stellwerk vermag keinen Bebauungszusammenhang mit der STATION Berlin zu begründen.

Senatsentwurf

1.6 Verkehrserschließung

1.6.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Plangebiet ist zurzeit nicht an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Der Anschluss soll über eine Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße erfolgen. Im Plangebiet selbst gibt es keine öffentlichen oder privaten Straßen, lediglich Rettungswege für die Feuerwehr.

1.6.2 ÖPNV

1.6.2.1 U-Bahn

U1/U3- und U2-Bahnstrecken mit Kreuzungsbahnhof "Gleisdreieck"

Nördlich des Plangebiets liegt der U-Bahnhof "Gleisdreieck", in dem sich die Linien der U1 Uhlandstraße - Warschauer Straße und der U3 Krumme Lanke - Warschauer Straße sowie der U2 Ruhleben - Pankow kreuzen. Diese U-Bahnstrecken verlaufen auf Viadukten in Hochlage.

1.6.2.2 S-Bahn

S1/S2/S25-Tunnel und geplanter Bahnhof "Trebbiner Straße"

Unterirdisch verläuft der S-Bahntunnel für die Linien S1, S2 und S25 durch das Plangebiet. Die S-Bahn hat hier bisher keinen Bahnhof.

Im Flächennutzungsplan Berlin ist nördlich des Plangebietes in dieser bestehenden Strecke ein geplanter S-Bahnhof "Trebbiner Straße" in der öffentlichen Trebbiner Straße dargestellt. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat mitgeteilt, dass eine zeitliche Einordnung der Realisierung dieser Planung derzeit aufgrund vordringlicherer Projekte nicht möglich ist.

Geplante S 21-Bahnstrecke mit Bahnhof "Gleisdreieck"

Seitens des Berliner Senats ist die Realisierung einer zweiten durchgängigen Nord-Süd-Strecke der Berliner S-Bahn im inneren Stadtgebiet geplant (Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030). Die neue S-Bahnstrecke S 21 soll vom Nordring über den Hauptbahnhof und den Potsdamer Platz zur Yorckstraße führen. Damit werden die nördlichen und südlichen S-Bahn-Linien sowie die Ringbahn an den Hauptbahnhof angeschlossen und ein neuer S-Bahn-Knoten entsteht. Es ist vorgesehen, das Projekt in drei Bauabschnitten durchzuführen.

Der erste Bauabschnitt, eine rund 3,9 km lange Strecke, verbindet den Nordring der S-Bahn über zwei Äste, aus Westen vom Westhafen und aus Osten vom Gesundbrunnen, mit dem Berliner Hauptbahnhof. Dieser Bauabschnitt befindet sich derzeit im Bau. Die Fertigstellung des Abschnitts erfolgt voraussichtlich 2026.

Im zweiten Bauabschnitt soll die rund 1,2 km lange Strecke als Tunnel vom Hauptbahnhof in südlicher Richtung bis zur Anbindung an die bestehende Nord-Süd-S-Bahn mit Anschluss an den S-Bahnhof Potsdamer Platz weitergeführt werden.

Für den rund 2,1 km langen dritten Bauabschnitt ist die Weiterführung der Strecke vom Potsdamer Platz in südlicher Richtung über das Gleisdreieck zu den Stationen „Yorckstraße“ und
„Yorckstraße (Großgörschenstraße)“ geplant. In diesem Bauabschnitt soll die S 21 als Hochbahn durch das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) und über das Gleisdreieck-Gelände geführt werden. Der entsprechende Trassenkorridor ist über gewidmete Bahnflächen gesichert. Am U-Bahnhof „Gleisdreieck“ ist unter dem Bahnsteig der U1 und parallel zum Bahnsteig der U2 parkseitig der Bau eines Bahnhofs für die S-Bahnstrecke S 21 geplant. Ein Umsteigen zwischen der S-Bahn und den U-Bahnlinien U1, U2 und U3

soll dann möglich sein. Die Planung befindet sich derzeit in der Vorplanung. Eine Inbetriebnahme ist frühestens ab 2037 vorgesehen.

S- und U-Bahnhof "Yorckstraße"

Im Süden des Plangebiets liegt der S- und U-Bahnhof "Yorckstraße", der ebenfalls fußläufig zu erreichen ist.

1.6.3 Radfernweg Berlin-Leipzig

Westlich des Plangebiets verläuft ein Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig. Im Bereich der ‘Urbanen Mitte’ handelt es sich um einen kombinierten Rad-/ Fußweg mit einer Breite von 4 bis 6 m, der überwiegend parallel zur Trasse der Fernbahn in Nord-Süd-Richtung geführt wird. Der Weg ist nicht nur Radfernweg, er stellt auch die einzige Fuß- und Radwegeverbindung zwischen West- und Ostpark dar. Der Weg wurde 2013 mit Fördermitteln gebaut.

1.6.4 Feuerwehrumfahrung STATION Berlin

Für die STATION Berlin liegt im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine Baulast für Rettungswege (Fluchtwege, Feuerwehrzufahrt).

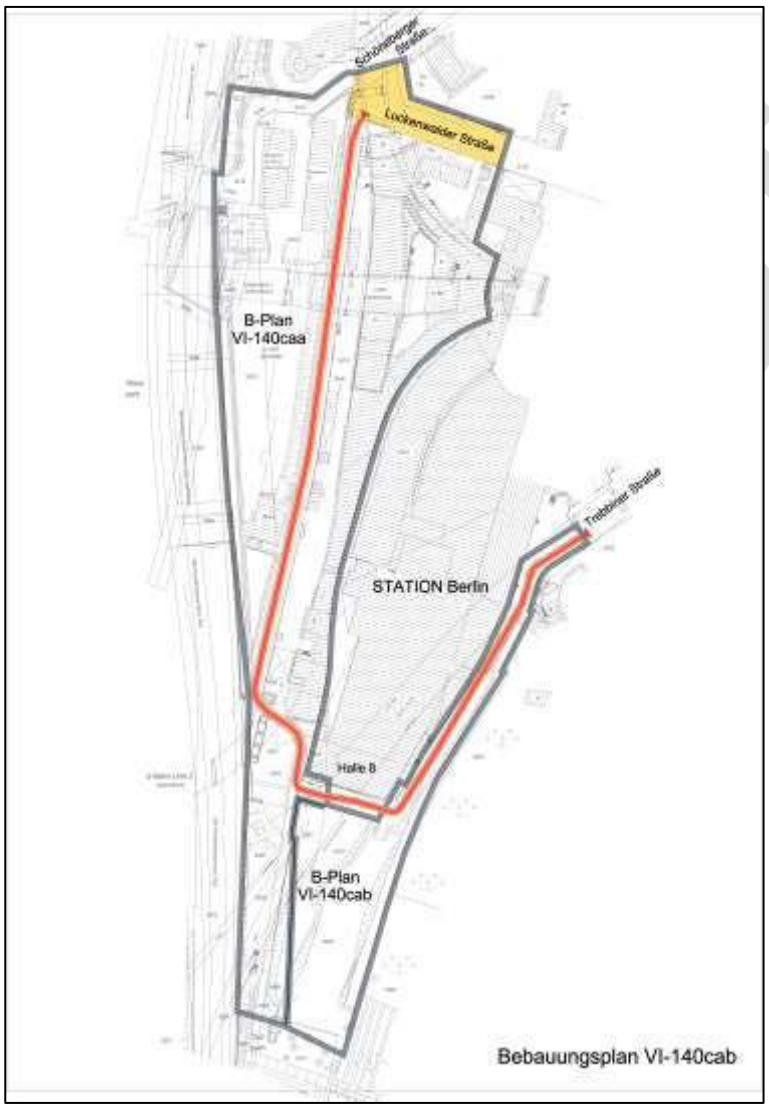


Abbildung 4: Feuerwehrzufahrt STATION Berlin

Es handelt sich um Teile einer Feuerwehrumfahrung, die im Bestand von der Schöneberger / Luckenwalder Straße über die Rettungsplatzzufahrt der Deutschen Bahn zum südlichen Hallenteil (Halle 8) führt, vor Halle 8 auf dem Grundstück der STATION Berlin verläuft und von dort wieder auf dem Grundstück der ‘Urbanen Mitte’ über den Weg in Verlängerung der Trebbiner Straße zur öffentlichen Trebbiner Straße geführt wird. Auf den Flächen der ‘Urbanen Mitte’ sind entsprechende Dienstbarkeiten für die STATION Berlin eingetragen.

1.7 Technische Infrastruktur

Im Plangebiet liegen für den bisherigen Nutzungszweck erforderliche Anlagen der technischen Infrastruktur.

Die erforderliche technische Erschließung des Plangebiets für die geplante bauliche Entwicklung kann grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der öffentlichen Trebbiner Straße erfolgen. Dazu müssen entsprechende Abstimmungen mit den Leitungsträgern geführt werden.

1.8 Denkmalschutz

In Berlin werden Denkmäler in folgende Kategorien eingeteilt: Denkmalbereich (Ensemble), Denkmalbereich (Gesamtanlage), Gartendenkmal, Baudenkmal und Bodendenkmal.

Im Allgemeinen unterscheidet sich der Denkmalbereich (Gesamtanlage) vom Denkmalbereich (Ensemble) durch eine gewisse Homogenität der baulichen Anlagen. Der Denkmalbereich (Ensemble) weist hingegen eine gewisse Heterogenität der baulichen Anlagen auf.

Alle Bestandteile eines Denkmalbereiches, sowohl Ensemble als auch Gesamtanlage, sind zunächst wie Baudenkmale zu behandeln. Das heißt, dass alle Ensemblebestandteile vom Denkmalschutzgesetz umfasst und geschützt sind und Veränderungen in diesen Bereichen der denkmalschutzrechtlichen Genehmigungspflicht unterliegen[1].

Im Plangebiet selbst befinden sich keine Denkmäler, aber in der nächsten Umgebung befinden sich mehrere Denkmalbereiche (Gesamtanlage) und Baudenkmale:

1.8.1 Hoch- und Untergrundbahn

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09040456

Die im Nordwesten vom Plangebiet verlaufenden Teile der U-Bahnstrecken für die U1 und U2 stehen als Bestandteil einer Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Bei dem Denkmalbereich (Gesamtanlage) handelt es sich um die Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke (heute Teil der U-Bahnstrecken für die U1 und U2) zwischen U-Bahnhof „Warschauer Straße“ und U-Bahnhof „Ruhleben“ in bestimmten Bauabschnitten. Ein Bauabschnitt ist die Hochbahn zwischen den Stationen „Warschauer Straße“ und „Nollendorfplatz“, mit Abzweig bis „Mendelssohn-Bartholdy-Park“, einschließlich Brückenbauten und Einfahrtrampe, 1896-1902 von Sie- mens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger).

1.8.2 U-Bahnhof „Gleisdreieck“ und Umformerwerk

U-Bahnhof: Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031096

Umformerwerk: Teil-Nr.: 09031096,T,001

Ebenso im Nordwesten vom Plangebiet (Luckenwalder Straße 6a) befindet sich der U-Bahnhof „Gleisdreieck“ (Viadukt mit Hochbahnhof), der gemeinsam mit dem Umformerwerk in der Luckenwalder Straße 6a als Denkmalbereich (Gesamtanlage) unter Denkmalschutz steht.

[1] Rundschreiben Landesdenkmalamt Berlin vom 17.11.2016: „Denkmalbereich (Ensemble, Gesamtanlage)“

Der Bahnhof wurde 1912-1913 von der Hochbahngesellschaft erbaut und 1925-26 zum Kreuzungsbahnhof umgebaut. Der Architekt war Sepp Kaiser. (s.a. Gesamtanlage Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke)

Zum Bahnhof gehört als Teilobjekt auch das Umformerwerk. Es wurde ebenfalls 1925-26 errichtet. Der Architekt war - wie beim U-Bahnhof - Sepp Kaiser.

Der Bahnhof wurde 2009-2011 umfassend saniert.

1.8.3 Postbahnhof / Paketpostamt

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031194

Der im Norden an das Plangebiet angrenzende ehemalige Postbahnhof in der Luckenwalder Straße 4-6 steht als Baudenkmal unter Denkmalschutz. Das Paketamt wurde 1908-1913 errichtet. Der Architekt war Hermann Struve.

1.8.4 Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09097788

Östlich grenzt an das Plangebiet das Gelände des Deutschen Technikmuseums an, mit Adresse Trebbiner Straße 8-9. Auf dem Gelände befinden sich das ehemalige Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs, Lokschuppen, Beamtenhaus und Werkstattgebäude. Die Gebäude stehen als Denkmalbereich (Gesamtanlage) unter Denkmalschutz. Sie wurden 1873-79 erbaut. Der Architekt war Faulhaber. Zu der Gesamtanlage gehören außerdem ein Wasserturm (erbaut 1895-1905) und ein Stellwerk (erbaut 1908/1912).

1.8.5 Kühlhaus

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031193

In der Luckenwalder Straße 3 steht das "Kühlhaus" als Baudenkmal unter Denkmalschutz. Es handelt sich um das ehemalige Kühlhaus II der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen, das 1900-01 erbaut wurde. Die Architekten sind Otto Stiehl und Theodor Kampffmeyer.

SenStadt

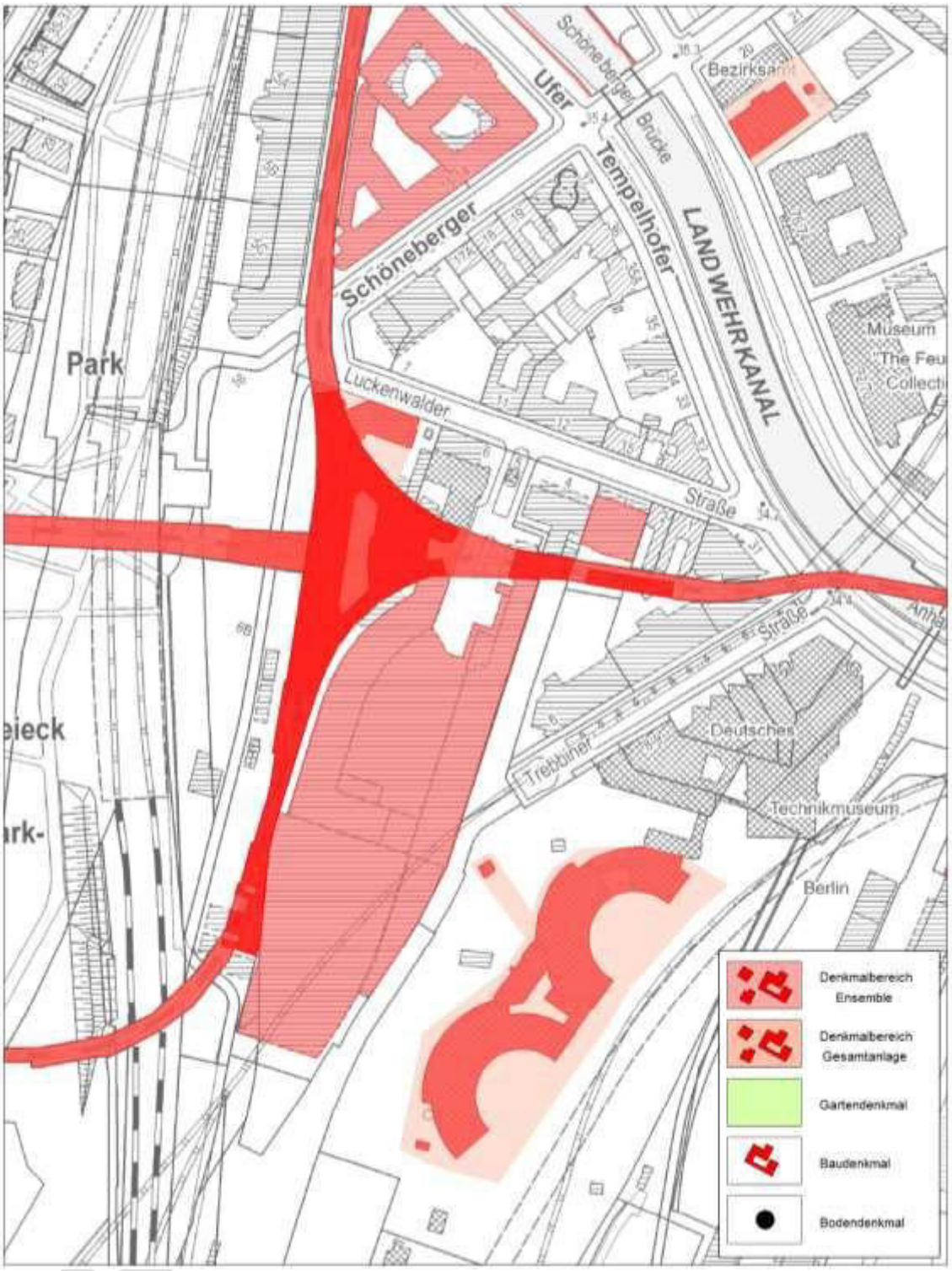


Abbildung 5: Ausschnitt Denkmalkarte Berlin, Stand: 28.05.2022

2. Planerische Ausgangssituation

2.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

2.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)

Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) legt die Grundsätze der Raumordnung fest und bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg. Das LEPro 2007 vom 15. Dezember 2007 (Berlin) bzw. vom 18.Dezember 2007 (Brandenburg) ist am 1. Februar 2008 in Kraft getreten. Daneben bleibt aus dem LEPro in der Fassung vom 1. November 2003 § 19 Abs. 11 in Kraft (§ 19 Abs. 11 LEPro 2003).

Das LEPro 2007 ist Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere sind in § 5 LEPro 2007 die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung festgelegt. Diese sind:

- Die Siedlungsentwicklung soll auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden.
- Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben.
- Bei der Siedlungsentwicklung sollen verkehrssparende Siedlungsstrukturen angestrebt werden. In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsinfrastruktur orientieren.
- Der innerstädtische Einzelhandel soll gestärkt und eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfes (Grundversorgung) gesichert werden. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen den zentralen Orten entsprechend der jeweiligen Funktionszuweisung zugeordnet werden.

Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Plangebiet, die insbesondere nach Realisierung der S-Bahnstrecke S 21 sehr gut durch schienengebundenen Personennahverkehr erschlossen ist, wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen. Auch der innerstädtische Einzelhandel soll am Standort gestärkt und die Grundversorgung gesichert werden, allerdings in einem beschränkten Umfang unter Berücksichtigung der umliegenden Zentren.

In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Berücksichtigung des angrenzenden Parks am Gleisdreieck, der geplanten fließenden Übergänge und Funktionsergänzungen entsprochen.

2.1.2 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin Brandenburg (LEP HR)

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin Brandenburg (LEP HR) konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion (Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019, GVBl. Nr. 16 vom 29.06.2019, S. 294, in Kraft getreten am 01.07.2019).

Gentwurf

2.1.3 Ziele und Grundsätze

Folgende Ziele der Raumordnung sind zu beachten und folgende Grundsätze sind zu berücksichtigen:

Ziel 2.13 Integrationsgebot

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind innerhalb Zentraler Orte einzuordnen. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten sind nur in zentralen Versorgungsbereichen zulässig (Integrationsgebot).

Dieses Integrationsgebot wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unter Abwägung weiterer Rahmenbedingungen berücksichtigt. Zum einen ist der Standort 'Urbane Mitte' im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vom Berliner Senat als Kern- gebiet vorgesehen worden und ein wesentlicher Bestandteil eines Kerngebiets sind Einzelhandelsbetriebe. Andererseits ist die 'Urbane Mitte' gemäß Flächennutzungsplan Berlin und Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 kein städtisches Zentrum. Vor diesem Hintergrund soll die zulässige Einzelhandelsfläche beschränkt werden:

- für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m^2 Verkaufsfläche (VF),
- für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m^2 Verkaufsfläche.

Großflächiger Einzelhandel wird in den Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgeschlossen, soll allerdings in den Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Mit der Beschränkung auf 5.000 m^2 VF erhalten die Kerngebiete der 'Urbanen Mitte' zusammen betrachtet die Qualität eines Nahversorgungszentrums. Mit dem Ausschluss großflächiger Einzelhandelseinrichtungen im Plangebiet wird dem Ziel 2.13 des LEP HR entsprochen.

Ziel 3.4 Metropole (Zentralörtliche Gliederung)

Gemäß LEP HR sind in der Metropole Berlin die höchstwertigen metropolitanen Funktionen zu sichern und zu qualifizieren. Die Metropole Berlin hat zentralörtliche Bedeutung. Im europäischen Maßstab ist sie als Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur-, Bildungs-, Sport-, Handels-, Messe- und politisches Zentrum zu stärken.

In den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (in Verbindung mit den im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) vorgesehenen Kerngebieten können Standorte für metropolitane Funktionen angeboten werden. Die Planung entspricht damit dem Ziel 3.4 des LEP HR.

Grundsatz 5.1 Innenentwicklung und Funktionsmischung

Gemäß LEP HR soll die Siedlungsentwicklung unter Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen 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.

Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (in Verbindung mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)), die insbesondere nach Realisierung der S-Bahnstrecke S 21 sehr gut durch schienengebundenen Personennahverkehr erschlossen sein wird, sowie einer auf das gesamte Gleisdreieckareal bezogenen ausgewogenen Nutzungsmischung wird dem Grundsatz 5.1 des LEP HR entsprochen.

Senat

Ziel 5.6 Absatz 1 Siedlungsentwicklung

Gemäß LEP HR ist in Berlin der Gestaltungsraum Siedlung der Schwerpunkt für die Siedlungsentwicklung.

Gemäß der Hauptkarte des LEP HR liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Gestaltungsraum Siedlung. Die geplante städtebauliche Entwicklung am Gleisdreieck entspricht damit dem Ziel 5.6 aus dem LEP HR.

Grundsatz 5.10 Nachnutzung von Konversionsflächen

Gemäß LEP HR sollen militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Konversionsflächen im räumlichen Zusammenhang zu vorhandenen Siedlungsgebieten sollen bedarfsgerecht für Siedlungszwecke entwickelt werden.

Mit der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorgesehenen Nachnutzung einer innerstädtischen Brache (ehemaliger Güterbahnhof) zur Siedlungsentwicklung wird dem Grundsatz 5.10 des LEP HR entsprochen.

2.1.4 Flächennutzungsplan in seiner Funktion als Raumordnungsplan

Der Flächennutzungsplan hat durch den Status Berlins als Stadtstaat gleichzeitig die Funktion eines Raumordnungsplans und enthält regionalplanerische Festlegungen. Nach der textlichen Darstellung Nr. 1 des Flächennutzungsplans Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5, S. 123), sind die Festlegungen zu städtischen Zentren, Autobahnen und übergeordneten Hauptverkehrsstraßen sowie zu Bahnflächen und Häfen als Ziele der Raumordnung zu beachten.

Der Bebauungsplan berührt die regionalplanerische Festlegung Z 1.3 "Bahnflächen". Sie ist als Ziel der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 3 ROG zu beachten. Inhaltlich sind damit die Erhaltung und der Ausbau der Netzstruktur sowie der Bahnflächen verbunden.

2.1.5 Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Raumordnung hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung am 08. Juni 2018 zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mitgeteilt, dass durch die Planung kein Widerspruch zu Zielen der Raumordnung erkennbar ist.

2.2 Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5, S. 123), stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. Gemäß den Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) vom 20. Juli 2021 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes ist der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Der geplante Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße liegt überwiegend in einer Gemeinbedarfsfläche "Kultur". Am Rand des Plangebiets wird in geringem Umfang eine unterirdische Bahntrasse dargestellt, die in der gemischten Baufläche verläuft. Das Plangebiet liegt außerhalb der im Flächennutzungsplan Berlin mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.

Für die ÖPNV-Erschließung ist relevant, dass neben dem bestehenden U-Bahnhof „Gleisdreieck“ zum einen der geplante S 21-Bahnhof „Gleisdreieck“ in der neu zu errichtenden S-Bahnstrecke und zum anderen der geplante S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ in der bestehenden S-Bahnstrecke Bestandteil des Flächennutzungsplans Berlin sind, wobei

der S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ außerhalb des Plangebiets in der öffentlichen Trebbiner Straße verortet ist.

Abbildung 6: Ausschnitt Flächennutzungsplan Berlin

2.3 Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne

2.3.1 Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (Amtsblatt für Berlin Nr. 24, Seite 1314) ist ein strategisches, gesamtstädtisches Instrument der Planung, um integrative Umweltvorsorge zu betreiben.

Im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) stellt das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm eine vor allem auf qualitative Ziele und Anforderungen bezogene Ergänzung und bildet die Grundlage der künftigen Stadtentwicklung. Es beinhaltet Vorgaben, Ziele und Anforderungen, die bei allen weitreichenden räumlichen Planungen und Abwägungsverfahren einzubeziehen sind und ist behördenverbindlich.

Das LaPro besteht aus den vier thematischen Programmplänen:

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

sowie der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption.

Mit Senatsbeschluss vom 30. Mai 2021 wurde ein Verfahren zur Änderung des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm eingeleitet. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) verfolgt dabei das Ziel, das LaPro zu aktualisieren, um Entwicklungsziele und Maßnahmen für Natur und Landschaf an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen.

SenStadt

Die relevanten Aussagen des Landschaftsprogramms werden im Umweltbericht im Kapitel A II 1.2.8 „Landschaftsprogramm (LaPro)“ dargestellt.

2.3.2 Landschaftspläne

Die relevanten Aussagen zu Landschaftsplänen werden im Umweltbericht im Kapitel A II 1.2.9 „Landschaftsplan (Entwurf)“ dargestellt.

2.4 Stadtentwicklungsplanungen

Rechtlich sind Stadtentwicklungspläne Konzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB. Stadtentwicklungspläne sind Grundlagen für alle weiteren Planungen (AGBauGB § 4 Abs. 1).

In Berlin sind folgende Stadtentwicklungspläne zu berücksichtigen:

- StEP Wohnen 2040
- StEP Wirtschaft 2040
- StEP Zentren 2030
- StEP Mobilität und Verkehr Berlin 2030
- StEP Klima 2.0

2.4.1 StEP Wohnen 2040

Berlin wächst und steht vor der Herausforderung, der steigenden Wohnungsnachfrage durch zusätzliche Wohnungsangebote zu begegnen und die Mieten sozialverträglich zu halten. Seit dem Beschluss des StEP Wohnen 2030 im Jahr 2019 hat sich das Wachstum weiter beschleunigt. Der StEP Wohnen 2040 vom 3. September 2024 berücksichtigt die Dynamik der Entwicklung und benennt Schwerpunkträume für den Wohnungsneubau in der Stadt.

Für den Zeithorizont des StEP Wohnen bis 2040 braucht Berlin bis 2040 222.000 neue Wohnungen und darüber hinaus eine Flächenvorsorge für weitere 50.000 Wohnungen. Der StEP Wohnen 2040 weist Potenzialflächen für rund 249.000 Wohnungen bis 2040 nach, welche auf den Bauflächendarstellungen des Flächennutzungsplans basieren. Die Flächenkulisse setzt sich aus vier Komponenten zusammen: den großen Wohnungsbaupotenzialen mit gesamtstädtischer Bedeutung (ab 200 Wohnungen), den mittelgroßen Wohnungsbaupotenzialen (50 bis 199 Wohnungen), den kleinteiligen Wohnungsbaupotenzialen (weniger als 50 Wohnungen) und den gut 17.000 Wohnungen, die bereits 2022 und damit innerhalb des Planungszeitraums des StEP Wohnen realisiert wurden.

Für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht der StEP Wohnen 2040 keine Potenzialflächen für den Wohnungsneubau vor. Im Bebauungsplan VI-140cab ist insbesondere aus Lärmgründen auch keine Wohnnutzung vorgesehen.

2.4.2 StEP Wirtschaft 2040

Der StEP Wirtschaft 2040 vom 3. September 2024 baut auf dem StEP Industrie und Gewerbe aus dem Jahr 2011 auf und schreibt diesen fort. Die Rahmenbedingungen haben sich in den dazwischenliegenden Jahren grundlegend gewandelt. Insbesondere gibt es vor dem Hintergrund des städtischen Wachstums zunehmende Konkurrenzen zwischen unterschiedlichen Nutzungen (z.B. Wohnen vs. Gewerbe, Einzelhandel vs. Gewerbe). Hinzu kommen neue technologische Entwicklungen, die mit der Digitalisierung von Produktion verbunden sind. Um stadtentwicklungsplanerisch den Anforderungen der wachsenden Berliner Wirtschaft in ihrer diversifizierten Struktur Rechnung zu tragen, ist daher eine Flächensicherung für unterschiedlichste Formen von Produktion in der Stadt erforderlich.

Als Instrument einer integrierten Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt der StEP Wirtschaft

SenStadt

2040 die Wechselwirkungen mit dem FNP und anderen sektoralen Entwicklungsplänen. Er wurde deshalb mit dem FNP abgeglichen. Der StEP Wohnen wurde parallel aktualisiert, der StEP Zentren wird noch in dieser Legislaturperiode fortgeschrieben. Der StEP Wirtschaft 2040 enthält als Instrument der strategischen Planung weiterhin neben allgemeinen Leitlinien konzeptionelle Bausteine, die raumbezogen sind: das räumliche Leitbild Wirtschaft 2040, zwei Konzeptpläne und das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB).

	Karte	Aussage zum Plangebiet
Plan1	Gesamtstädtische Einordnung	Stadtraum mit guter SPNV-Anbindung
Plan 2	Räumliches Leitbild	Gemischte Baufläche (M1 / M2) in Innenstadt und am S-Bahnring (FNP)
Plan 3	Konzeptplan Planungsziele	Gemischte Baufläche (M1 / M2) in Innenstadt und am S-Bahnring (FNP)
Plan 4	Konzeptplan Handlungsansätze	Innenstadt

Tabelle 1: StEP Wirtschaft 2040 - Planaussagen zum Bebauungsplan VI-140cab

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan Berlin bereits als gemischte Baufläche dargestellt. In den Plänen K2, K3 und K6 ist diese Darstellung aufgenommen. Gemäß Plan K4 liegt das Plangebiet außerhalb der Gebietskulisse für den produktionsgeprägten Bereich. Für das Plangebiet ist auch kein Wissenschaftsstandort vorgesehen (Plan K5). Relevant ist der Plan K1 Räumliches Leitbild, der das Plangebiet als Bestandteil des „Eignungsraums Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“ darstellt.

Zum Büroflächenmarkt wird im StEP Wirtschaft 2040 folgendes ausgeführt (Seite 91):

„ […] Trotz der Unsicherheiten wird für die kommenden Jahre eine positive Entwicklung der Bürobeschäftigtenzahlen prognostiziert. Dabei erreicht Berlin im Vergleich der sieben größten deutschen Städte das größte Wachstum, getragen durch einen stetigen Zuzug von Unternehmen.

Für die künftige Büroflächenentwicklung sind diese strategischen Ziele relevant:

- Die wirtschaftliche Entwicklung (vor allem auch der Digitalwirtschaft) soll durch eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung gefördert werden, die das Ziel einer gemischten und kompakten Stadt berücksichtigt.
- Für zentrale Lagen mit sehr guter Anbindung und Urbanität ist die Mischung verschiedener Nutzungen wichtig. Ebenso entscheidend ist es, nicht nur neu zu bauen, sondern auch mit dem Bestand sorgsam umzugehen. Zudem stellt der Klimawandel neue Anforderungen an Grün- und Erholungsflächen.
- Büroflächenpotenziale erfordern eine gute ÖPNV-Anbindung und urbane Strukturen. Die Büronutzung soll deshalb auch durch Hochhäuser (nach dem Hochhausleitbild) an Standorten konzentriert werden, die sich durch ihre Verkehrsanbindung dafür eignen.
- Büroflächen mit stärkerem Publikumsverkehr sollen auch in die städtischen Zentren gelenkt werden, damit die durch sie erzeugte Frequenz dem dortigen Angebotsmix zugutekommt und damit die Funktionsfähigkeit der städtischen Zentren gestärkt wird.

Diese Zielsetzungen werden mit der Ausweisung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nachgekommen. Hier soll schwerpunktmäßig ein Bürostandort entwickelt werden, der in den unteren beiden Geschossen eine urbane Nutzungsmischung (aus Lärmgründen ohne Wohnnutzung) bieten wird. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist gegeben und wird noch ausgebaut.

SenStadt

Die Planung entspricht damit den Zielen und Planungen des StEP Wirtschaft 2040.

SenStadt

2.4.3 StEP Zentren 2030

Der StEP Zentren 2030 vom 12. März 2019 ist das gesamtstädtische Einzelhandelskonzept Berlins. In ihm werden die Ziele zur Berliner Zentren- und Einzelhandelsentwicklung definiert. Zudem legt der StEP – im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) – die Berliner Zentrenkulisse fest, also das gesamtstädtische System hierarchisch gegliederter Ortsteilzentren, Stadtteilzentren, Hauptzentren und Zentrumsbereichskerne. Außerdem enthält er stadtplanerische Steuerungsgrundsätze zur Ansiedlung und Erweiterung von Einzelhandels- vorhaben. Ziel des StEP Zentren ist es, die gewachsenen Zentren Berlins zu sichern und zu stärken.

Die Umsetzung des StEP Zentren 2030 erfolgt in erster Linie im Rahmen bezirklicher Planverfahren und durch die Fortschreibung der bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepte.

Der StEP Zentren ist Bestandteil der integrierten Stadtentwicklungsplanung Berlins, zu der u.a. auch der StEP Wohnen 2040 und der StEP Wirtschaft 2040 zählen.

2.4.4 Zentrenkonzept

Dem Plan Zentrenhierarchie ist zu entnehmen, dass das Plangebiet außerhalb der Zentren liegt. Damit sind die Möglichkeiten zur Ausweisung von Einzelhandelsflächen im Plangebiet begrenzt. Als Nahversorgungszentrum ist eine Verkaufsflächenausstattung bis 5.000 m^2 möglich.

Die zum Plangebiet räumlich am nächsten gelegenen Zentren sind:

- Ortsteilzentrum Potsdamer Straße
- Zentrumsbereich mit den Kernen Potsdamer-/ Leipziger Platz, Friedrichstraße und Alexanderplatz

Bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzepte

Die Berliner Bezirke konkretisieren in bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepten die Zielsetzungen und Empfehlungen des Stadtentwicklungsplans Zentren 2030. Für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg liegt ein bezirkliches Zentren- und Einzelhandelskonzept 2017 vor.

2.4.5 Fachmarktkonzept

Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevantem Hauptsortiment werden zum einen auf die städtischen Zentren, zum anderen auf ausgewiesene Fachmarktagglomerationen und -standorte (Komplementärstandorte) gelenkt. Der StEP Zentren 2030 benennt Fachmarktagglomerationen und Kriterien für Fachmarktstandorte, die sich für eine Ansiedlung eignen.

Dem Plan „Fachmarktagglomerationen und Fachmarktstandorte“ ist zu entnehmen, dass das Plangebiet außerhalb der verorteten Standorte liegt.

Unter Berücksichtigung dieser Planungsinhalte soll die zulässige Verkaufsfläche im Plangebiet beschränkt werden:

- für den Gesamtstandort 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m^2 Verkaufsfläche,
- für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m^2 Verkaufsfläche.

Großflächiger Einzelhandel wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgeschlossen, soll allerdings im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Damit erhält die 'Urbane Mitte' die Qualität eines Nahversorgungszentrums und berücksichtigt so die Vorgaben aus dem StEP Zentren.

SenStadt

2.4.6 StEP Mobilität und Verkehr Berlin 2030

Der vom Berliner Senat am 2. März 2021 beschlossene StEP Mobilität und Verkehr (MoVe) stellt die zweite Fortschreibung des StEP Verkehr dar und bildet den strategischen, verkehrspolitischen Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030.

Die Aufgabe des StEP MoVe ist, die Grundsätze der Verkehrsentwicklungsplanung an die Erfordernisse der wachsenden Stadt, an den fortschreitenden Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, an geänderte Rahmenbedingungen sowie an die Möglichkeiten technologischer Entwicklungen und ihrer gesellschaftlichen und verkehrlichen Effekte anzupassen.

Das Leitbild des StEP MoVe baut zwar auf dem Leitbild des vorangegangenen StEP Verkehr auf, setzt aber verstärkt auf den Vorrang des Umweltverbundes und berücksichtigt die Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt. Das übergeordnete Ziel ist, Berlin zu einem Vorreiter für eine lebenswerte Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität zu entwickeln. Der StEP MoVe verfolgt dabei insbesondere folgende Ziele:

- Verkehrswende: Die Verkehrswende in der wachsenden Stadt vorantreiben.
- Klimaschutz: Die Emissionen im Verkehrssektor schnellstmöglich zu minimieren.
- Gesundheitsschutz: Die Gesundheit der Berliner*innen zu schützen und die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.
- Sicherheit: Die Sicherheit aller Berliner*innen im Straßenverkehr mit hoher Priorität signifikant zu verbessern.

Der StEP MoVe beinhaltet einen umfassenden Zielekatalog als Basis für das Handlungskonzept. Insbesondere folgende Ziele werden im Plangebiet berücksichtigt:

	Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	Berücksichtigung des Ziels in der ‚Urbanen Mitte Süd‘
1	Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur	1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume und Stadtteile untereinander und mit den innerstädtischen Hauptzentren insbesondere durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds	Der zukünftige U- und S-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird zu einem bedeutenden Knotenpunkt des schienengebundenen ÖPNV ausgebaut.
2	Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der wachsenden Stadt	2.1	Prioritäre Entwicklung von Standorten für die wachsende Stadt an bestehenden Verkehrsanbindungen des SPNV	Die ‚Urbane Mitte Süd‘ entsteht an diesem wichtigen SPNV-Knotenpunkt.
		2.2	Schaffung beziehungsweise Aus- und Neugestaltung attraktiver Anbindungen für neue oder nachverdichtete Siedlungsflächen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds	Die ‚Urbane Mitte Süd‘ als Innenentwicklungsfläche erhält eine attraktive Anbindung für alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

SenStadt

4	Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs	4.1	Verbesserung der städtebaulichen Integration von Verkehrs- anlagen, zum Beispiel von Hauptverkehrsstraßen und Straßenbahnstrecken, sowie umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsbauwerken (unter anderem Haltestellen, Stationen, Brücken, etc.)	Die Bahntrasse sowie der U- und S-Bahnhof „Gleisdreieck“ werden städtebaulich in die ‚Urbane Mitte‘ integriert. (Hinweis: Das ist Bestandteil des Gesamtprojekts ‚Urbane Mitte‘)
8	Schaffung eines stadtverträglich en Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürf nisse	8.1 und 8.2	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split	Das Verkehrskonzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ beinhaltet einen Schwerpunkt auf dem Umweltverbund. Das Quartier ist überwiegend autofrei geplant. Oberirdisch sind (fast) ausschließlich Radfahrende und zu Fuß Gehende zulässig.
		8.3	Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split	Der attraktive ÖPNV-Anschluss soll zu einer erhöhten ÖPNV-Nutzung anregen.
		8.4	Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split	Das Radverkehrsnetz wird ergänzt.
		8.5	Erhalt des Anteils des Fußverkehrs	Das Fußverkehrsnetz wird ergänzt und das Quartier fußgängerfreundlich gestaltet.
		8.6	Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung	Das Quartier ist überwiegend autofrei geplant.

Tabelle 2: Ziele des StEP MoVe, die im Plangebiet berücksichtigt werden

Die Darstellung des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte Süd‘ erfolgt in Kapitel A III 1.2 „Verkehrskonzept“. Dort wird die Berücksichtigung der Ziele weiter unterlegt. Die weitere Konkretisierung der StEP MoVe erfolgt über verschiedene Programme und fokussierte Strategien, wie z.B. den Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan oder das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept.

2.4.7 StEP Klima 2.0

Am 20. Dezember 2022 wurde der StEP Klima 2.0 vom Berliner Senat beschlossen. Er schreibt als strategisches räumliches Konzept den StEP Klima (2011) und die Handreichung StEP Klima KONKRET (2016) fachlich fort. 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 vier

SenStadt

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 hin- aus umfasst er erstmals eine räumliche Kulisse, in der bauliche Entwicklung einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten kann.

Der StEP Klima 2.0 zeigt, wo Berlin klimaschützend wachsen kann, wo die Herausforderungen im Neubau und Bestand liegen und wie diese im Klimawandel gestaltet werden können. Er stellt dar, wo und wie die Stadt durch blau-grüne Maßnahmen zu kühlen ist, wo Entlastungs- und Potenzialräume liegen, in denen sich durch Stadtentwicklungsprojekte Synergien für den Wasserhaushalt erschließen lassen.

Eine Darstellung der Ziele des StEP Klima, des StEP Klima KONKRET und des StEP Klima 2.0 im Abgleich mit den geplanten Festsetzungen im Plangebiet erfolgt im Umweltbericht unter dem Kapitel A II 1.2.10 „Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET“.

2.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

2.5.1 Planwerk Innere Stadt 2010

Das Planwerk Innere Stadt 2010 wurde am 11. Januar 2011 durch den Senat von Berlin beschlossen. Es beruht auf dem städtebaulichen Leitbild von 1999 für eine Reurbanisierung und Revitalisierung der historischen Mitte und der City-West. Das vom Berliner Senat beschlossenen Planwerk Innenstadt sieht eine nachhaltige Stadtentwicklung vor, die mit den Schlagworten „kompakte Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“ und „sozial gemischte Stadt“ verbunden ist. Es folgt dem Leitbild der kritischen Rekonstruktion.

Abbildung 7: Ausschnitt Planwerk Innere Stadt Berlin 2010

Das Planwerk Innere Stadt schlägt für das Baufeld 'Urbane Mitte' eine Bebauung vor, die im nördlichen Bereich sehr dicht ist und nach Süden aufgelockerter in einzelne Baublöcke übergeht. Bei den dargestellten Baukörpern handelt es sich um Gebäudechiffren, die beispielhaft sind und aufgrund der Dynamik von Planungsprozessen ggf. modifiziert werden können. In einem der im Planwerk formulierten Schwerpunkträume liegt das Baufeld nicht.

2.5.2 BerlinStrategie 2030 / BerlinStrategie 3.0

Mit der BerlinStrategie 2030 setzt der Senat den Rahmen für die Entwicklung der Stadt bis 2030. Die acht Teil-Strategien decken alle Bereiche des Zusammenlebens, der Wirtschaft, der Kultur, der Stadtentwicklung, der Mobilität, der Wissenschaft, der Bildung und des Sozialen ab. Die BerlinStrategie gibt dabei Visionen für die Zukunft der Stadt vor. Gleichzeitig zeigt sie aber auch im Konkreten auf, wie sich die Strategie auf Berlin auswirkt.

Die 2014 erstellte BerlinStrategie 2030 wurde zuletzt 2016 aktualisiert. Berlin entwickelt sich seitdem in vielen Lebensbereichen immer schneller. Um die Entwicklung der Stadt und die damit verbundenen Veränderungen aktiv zu gestalten, hat das Land Berlin die BerlinStrategie erneut überarbeitet. Die Überarbeitung mündete im Senatsbeschluss zur „BerlinStrategie 3.0“ am 13. April 2021.

BerlinStrategie 3.0

Die BerlinStrategie 3.0 besteht aus drei zentralen Teilen:

- Die Qualitäten Berlins greifen besondere Stärken der Stadt auf. Die Qualitäten dienen als Alleinstellungsmerkmale, die Berlin klar profilieren sollen. Im Rahmen der Fortschreibung wurden die Qualitäten um „Berlin – internationale Metropole im Herzen Europas“ erweitert.
- In insgesamt acht Einzelstrategien werden im Rahmen der BerlinStrategie Perspektiven für die grundlegenden Themen und künftigen Herausforderungen der Entwicklung Berlins aufgezeigt und mit Zielen und Handlungsfeldern konkretisiert.
- Die Schwerpunkträume für Wohnen, Wissenschaft, Wirtschaft/ Arbeit und Hauptstadtentwicklung bilden die Raumkulisse, um die Zukunftschancen Berlins abzubilden. Die Aktualisierung der Schwerpunkträume erfolgte durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

<u>Raum Strategie!</u>

In der Raum Strategie vom November 2019 werden die neun Schwerpunkträume der BerlinStrategie 3.0 dargestellt. Das Gleisdreieck – und damit das Projekt ‚Urbane Mitte‘ - ist Be- standteil des Schwerpunktraums „Cityband zwischen Ost und West | Impulsgeber mit internationaler Ausstrahlung“. Er wird folgendermaßen beschrieben:

„Der Schwerpunktraum legt sich wie ein Band im Süden um die City West und City Ost und erstreckt sich im Westen vom TU-Campus über das Gleisdreieck, den Mehringplatz bis hin zum Alexanderplatz und die Wohngebiete nördlich und südlich der Karl-Marx-Allee. Heute sind zahlreiche kleine und große Projekte in Planung oder im Bau, von Leuchttürmen in den Bereichen Bildung und Kultur, preiswertem Wohnen bis hin zu innenstadtaffinem Gewerbe und Kunstproduktion sowie vielfältigen Dienstleistungsstandorten. Im Jahr 2035 ist ein Vorzeige-Raum entstanden, in welchem Berlin beweist, wie mutige Impulse aus der Zivilgesellschaft mit konsequenter Begleitung durch die öffentliche Hand genutzt wurden.“

Damit spiegelt sich die Bedeutung der angestrebten Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ auch in der Einbeziehung in einen Schwerpunktraum der Stadtentwicklung wider. Auch dieser Standort soll einen Beitrag für eine nachhaltige, sozial gerechte Entwicklung der Stadt leisten. Die-

Senat

ses Ziel wird in der Planung der ‚Urbanen Mitte‘ berücksichtigt. Die Begleitung durch die öffentliche Hand erfolgt im Rahmen der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

2.5.3 Hochhausleitbild für Berlin (2020)

Das Hochhausleitbild für Berlin (Senatsbeschluss vom 25. Februar 2020) soll einen Interessenausgleich zwischen der Notwendigkeit der Innenverdichtung angesichts steigender Flächennachfrage und sinkenden Angebots, den Investitionsabsichten des Immobilienmarkts und den Wünschen und Bedürfnissen der Stadtgesellschaft leisten. Ziel ist es, Hochhäuser als Bestandteile einer integrierten Stadtentwicklung zu verankern, die mit hoher städtebaulicher Qualität und innovativen Nutzungskonzepten Mehrwerte für das Umfeld und die Allgemeinheit generieren.

Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.

Im Hochhausleitbild wird zwischen der bauordnungsrechtlichen Hochhausdefinition und dem „Berliner Hochhaus“ unterschieden. Die Bauordnung für Berlin definiert ein Hochhaus als Gebäude mit einer Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, von im Mittel mehr als 22 m über der Geländeoberfläche. Das „Berliner Hochhaus“ wird als Gebäude mit einer Höhe ab 35 m definiert (untergeordnete technische Dachaufbauten sind nicht einzurechnen) und stellt den Regelfall für die Anwendung des Hochhausleitbilds dar. Bei Gebäuden unterhalb der bauordnungsrechtlichen „Hochhausgrenze“ wird das Hochhausleitbild nicht angewendet. Bei einer Gebäudehöhe zwischen der bauordnungsrechtlichen Hochhausgrenze und dem Regelfall des „Berliner Hochhauses“ ist eine Einzelfallbetrachtung unter Berücksichtigung der gebietsprägenden Bestandshöhen vorzunehmen.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu, wahrscheinlich wird auch die bauordnungsrechtliche Hochhausdefinition nicht zutreffen. Auf Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplan zur Gebäudeoberkante und nicht zur Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses ist die Zuordnung nicht eindeutig möglich. Unter Berücksichtigung der Gebäudeoberkante von 25 m für Turm 7 ist eine Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses von über 22 m jedoch sehr unwahrscheinlich. Das wird untermauert durch die Darstellung im städtebaulichen Konzept, in dem für Turm 7 eine Fußbodenoberkante des höchst- gelegenen Geschosses von 20,20 m über Gelände angegeben ist. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist.

Anwendung des Hochhausleitbilds

Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist jedoch nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens ab- hängig. Bei Hochhausvorhaben, für die das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung ein- geleitet, aber noch nicht abgeschlossen wurde, ist die Anwendung im Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden.

Entwurf

Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ wird seit 2014 entwickelt. Das Hochhausleitbild wurde 2020 beschlossen und war in der bis dahin 6-jährigen Projektentwicklungsphase kein Abwägungsbelang. Im Rahmen der Projektentwicklung wurden aber bereits viele Aspekte berücksichtigt, die heute Gegenstand des Hochhausleitbilds sind.

Im Rahmen der Projektentwicklung fand zunächst unter Beteiligung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Werkstattverfahren mit jeweils drei Expert*innendialogen und drei Beteiligungen der Bürger*innen statt. Hier wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen für die Aufgabenstellung eines Wettbewerbs erarbeitet. 2015 wurde dann unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb mit 22 Büros durchgeführt. Auch die Senatsbaudirektorin war als Sachpreisrichterin in den Wettbewerb eingebunden. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Ortner & Ortner Baukunst bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und die daraus hervorgegangenen Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB war vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 weitestgehend fertiggestellt.

Die dargestellten Schritte der Projektentwicklung sowie der sehr weit fortgeschrittene Verfahrensstand zur Aufstellung des Bebauungsplans sprechen gegen eine Anwendung des Hochhausleitbilds für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Fazit

Aufgrund der dargestellten Schritte der Projektentwicklung, in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Planungsgrundsätze des Hochhausleitbilds

Unabhängig davon soll hier dargestellt werden, welche der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden.

Allgemeine Planungsgrundsätze

Qualität

Hochhausvorhaben müssen eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufweisen.

Die hohe städtebauliche Qualität des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ wird über die Durchführung eines 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs gesichert. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Ortner & Ortner Baukunst wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren in einem städtebaulichen Konzept bzw. dem Masterplan ‚Urbane Mitte‘ weiter ausgearbeitet und bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sowie die daraus hervorgegangenen Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Senstadt

Der Entwurf wird zum einen im (Angebots-)Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ insbesondere über eine Baukörperfestsetzung in Kombination mit Gestaltungsfestsetzungen zu den Dächern gesichert. Zum anderen verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zu Maßnahmen zur Sicherung einer hohen architektonischen Qualität:

- Fortschreibung des Masterplans zur ‚Urbanen Mitte‘ mit Stand vom 30.08.2019 in der weiteren Planung
- Wahrung des gestalterischen Zusammenhangs für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“)
- Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zur näheren Ausgestaltung der Baukörper unter Berücksichtigung des Ergebnisses aus dem städtebaulichen Wettbewerb und dem daraus entwickelten Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ sowie der angestrebten DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold
- Erstellung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, Abstimmung mit der Grün Berlin GmbH und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie Umsetzung

Kompensation

Nachteilige Auswirkungen von Hochhausvorhaben sind zu kompensieren.

Auswirkungsanalyse

Das Hochhaus (Turm 6) wurde auf mögliche nachteilige Auswirkungen auf Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Umwelt geprüft. Wohnen ist aus Lärmgründen kein Planungsziel in der ‚Urbanen Mitte‘, es gibt auch keine Wohnnutzung im näheren Umfeld. Die ‚Urbane Mitte‘ soll als Kerngebietsstandort mit einer überwiegenden Büronutzung entwickelt werden.

Zur Ermittlung möglicher Auswirkungen wurden Gutachten zur Besonnung / Belichtung, zum Windkomfort und zum Mikroklima erstellt. Themen wie Belüftung und Sozialabstände wurden im Rahmen der Abstandsflächenbetrachtung im Bebauungsplan geprüft. Es wurden keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen festgestellt.

Kompensationsmaßnahmen

Die geringfügigen nachteiligen Auswirkungen können über folgende Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden:

- *Ausgleichsmaßnahmen zur Umfeldverbesserung:*

Das Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist Teil der Gesamtentwicklung ‚Gleisdreieck‘ mit dem zentralen Park am Gleisdreieck (fertiggestellt 2014) und den umliegenden Baufeldern. An die ‚Urbane Mitte Süd‘ grenzt südlich direkt der Ostpark an. Die Parkgestaltung ist das Ergebnis eines Wettbewerbs. Die Gestaltung ist hochwertig, es besteht kein Aufwertungsbedarf. Die Freiraumgestaltung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll ohne Barriere in den Ostpark übergehen. Im Be- bauungsplan wird eine zusätzliche Erschließung des Parks für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die Trebbiner Straße (dort befindet sich das Deutsche Technikmuseum) und in Verlängerung durch die ‚Urbane Mitte Süd‘ festgesetzt.

Die verlängerte Trebbiner Straße verläuft entlang der Grenze zum Deutschen Technikmuseum. Es wurden umfangreiche Abstimmungen zur Gestaltung dieser Schnittstelle mit dem Deutschen Technikmuseum abgestimmt. Das Konzept ist Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung mit der BIM.

Mit der STATION Berlin wurde ein Konzept zur Gestaltung eines gemeinsamen Vorplatzes vor der südlichen Halle 8 abgestimmt und Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung, wodurch zugunsten der Freiraumqualität eine bauliche Trennung der beiden Grundstücke verhindert wurde.

Senstadt

- *Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:*

Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen zwischen den Kerngebieten und zum Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa grundsätzlich unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten. Es werden Festsetzungen zur Baumpflanzung und zur Dachbegrünung im Plangebiet getroffen. Im Städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass in der weiteren Planung Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag) geprüft, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt und umgesetzt werden müssen.

- *Minderung nachteiliger Auswirkungen von z.B. Verschattung und Windbelastung:*

Wie schon dargestellt, wurden die Auswirkungen gutachterlich untersucht, es wurden keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen festgestellt. Der Städtebau berücksichtigt bereits Kriterien wie Verschattung, Windbelastung usw.

Mehrwert

Hochhausvorhaben müssen einen Mehrwert für die Allgemeinheit erzeugen.

Mehrwerte für das Umfeld

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst nicht nur ein Hochhaus, sondern das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘, in das das Hochhaus (Turm 6) eingebettet ist. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ wiederum ist ein Teil der gesamten Quartiersentwicklung ‚Urbane Mitte‘.

Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ein überwiegend kleinteiliger Nutzungsmix vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros entstehen. Im Quartier soll auch für das Umfeld eine qualitätsvolle Grundversorgung angeboten werden.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll im Sockelbau ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können auch andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt.

Im Projektgebiet sollen ein Kultur- und Sportfond zur Förderung lokaler Projekte angeboten sowie Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen etabliert werden. Des Weiteren soll die soziale Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport gefördert werden. Diese Angebote sind Bestandteil des Städtebaulichen Vertrages. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag jedoch nicht begründet.

Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt soll eine dauerhafte Belebung und damit auch ein für die Nutzer sicheres Quartier geschaffen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote im Plangebiet von Anwohnenden, Parkbesuchenden, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzenden und auch Tourist*innen genutzt werden.

Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Einfriedungen werden im Bebauungsplan daher grundsätzlich ausgeschlossen. Es ist in der Projektplanung vorgesehen, die Freiflächen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten und auch Sportinseln anzubieten. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowohl von der Trebbiner Straße (über eine im Bebauungsplan festgesetzte Privatstraße) als auch vom Ostpark und dem am westlichen Rand

Senat

verlaufenden Radfernweg erschlossen. Das wird im Bebauungsplan gesichert.

Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung

Die ‚Urbane Mitte‘ ist Teil der Gesamtentwicklung ‚Gleisdreieck‘ mit dem zentralen Park am Gleisdreieck. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine innerstädtische Brache mit komplexen Randbedingungen nachgenutzt und der Park erhält seine letzte Randbebauung. Auf den Standort bezogen wird an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers geschaffen.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird der Zugang zum Park am Gleisdreieck / Ostpark gesichert und über die Trebbiner Straße noch ergänzt. Die geplante freie Zugänglichkeit des Quartiers und die Durchlässigkeit verbessern zusätzlich die Funktions- und Wegebeziehungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

- *Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts*

In der ‚Urbanen Mitte‘ werden die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Arbeitsstätten geschaffen. Die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ - mit der geplanten baulichen Fortsetzung im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) - sollen zu einem zusammenhängenden urbanen Quartier entwickelt werden. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen. Durch die angestrebte Nutzungsstruktur sollen im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt sowie einer Stadt der kurzen Wege neue Arbeitsplätze geschaffen werden, in einer zentralen städtischen Lage, nach geplantem Ausbau sehr gut an den ÖPNV angebunden und angrenzend an eine neue hochwertige Parklandschaft. Die Planung ergänzt die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung um eine wichtige Funktion. Insgesamt wirkt sich der Bebauungsplan daher positiv auf die Angebotssituation von Arbeitsstätten aus.

- *Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen*
- *Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur*

Für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Gesamtkonzept für die publikumswirksamen unteren Geschosse entwickelt. Insbesondere das EG, aber auch das 1. OG sollen aus einem Mix aus Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahe Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Im Quartier soll eine qualitätsvolle Grundversorgung gewährleistet werden.

Mögliche Auswirkungen der Einzelhandelsansiedlung auf die benachbarten Zentren wurden gutachterlich untersucht. Die Verkaufsfläche wird im gesamten Quartier auf 5.000 m^2, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf 1.000 m^2 beschränkt. Die Beschränkung auf 1.000 m^2 Verkaufsfläche wird im Städtebaulichen Vertrag sowie durch eine Baulast gesichert.

<u>Planungsgrundsätze für den Prozess / das Verfahren</u>

<u>Partizipation</u>

Die umfängliche und frühzeitige Partizipation ist wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses für Hochhausvorhaben.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die ‚Urbane Mitte‘ fand zunächst unter Beteiligung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Werkstattverfahren mit jeweils drei Expert*innendialogen und drei Beteiligungen von Bürger*innen statt. Hier wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen für die Aufgabenstellung eines Wettbewerbs erarbeitet.

Auch im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden die Bürger*innen beteiligt:

Senat

- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligungsbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB) und Abwägung der Stellungnahmen
- Öffentliche Präsentation des Verkehrskonzepts inkl. der grundsätzlichen Überlegungen zur Baulogistik
- Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) - nächster Verfahrensschritt

Wettbewerb

Für Hochhausvorhaben ist ein Wettbewerbsverfahren durchzuführen.

2015 wurde unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg für die ‚Urbane Mitte‘ ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb mit 22 Büros durchgeführt. Auch die damalige Senatsbaudirektorin war als Sachpreisrichterin in den Wettbewerb eingebunden. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Ortner & Ortner Baukunst bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und die daraus hervorgegangenen Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Darüber hinaus verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI- 140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Wettbewerbsausschreibung und -verfahren sollen im Einvernehmen mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie dem Land Berlin erfolgen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen.

Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Ändern sich maßgebliche Rahmenbedingungen nach Abschluss des Wettbewerbs und stehen dadurch gewichtige Gründe der Realisierung entgegen, besteht die Verpflichtung, einen erneuten Wettbewerb unter Beachtung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Bedingungen durchzuführen, es sei denn, die Projektträgerin und das Land Berlin einigen sich auf eine entsprechende Anpassung des Entwurfs. In diesem Fall wird die Projektträgerin auf Verlangen Berlins die angepasste Planung im Baukollegium vorstellen, sollte diese deutlich vom Erscheinungsbild des vorherigen Wettbewerbsergebnisses abweichen.

Bebauungsplan

Für Hochhausvorhaben ist ein Bebauungsplanverfahren – vorzugsweise vorhabenbezogen – durchzuführen.

Das relevante Hochhaus (Turm 6) mit 49 m Höhe ist Bestandteil des (Angebots-) Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens

- werden die Öffentlichkeit sowie die Behörden und Träger öffentlicher Belange formal beteiligt,
- private und öffentliche Belange abgewogen,
- erfolgt eine umfassende planerische Konfliktbewältigung,
- werden die Belange der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Umwelt abgewogen,
- werden planinterne und planexterne Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.

Senstadt

Ergänzend zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird ein Städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. In dem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme u.a. folgender Leistungen:

- Frühestmöglicher Antrag auf Stellungnahme zu Informationen über Kampfmittel und Umsetzung der Empfehlungen der Ordnungsbehörde
- Bekannte Altlast: Aushebung und fachgerechte Entsorgung der verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung
  Bei weiteren Boden- und Grundwasserkontaminationen: Verpflichtung zur Sanierung nach Maßgabe eines gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages
  Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten: Verpflichtung zur Errichtung der Untergeschosse in sogenannten Trogbaugruben oder mit Maßnahmen gleicher Wirkung
- Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
- Niederschlagswassermanagement
- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
- Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
- Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
- Planung und Herstellung der verkehrlichen und technischen Erschließung im eigenen Namen und für eigene Rechnung (eine Privatstraße sowie ein Geh- und Radweg)
- Die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen
- Der Masterplan zur ‚Urbanen Mitte‘ mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von vier Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung
- Erstellung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, Abstimmung mit der Grün Berlin GmbH und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie Umsetzung
- Umsetzung der Grundsätze zur Gestaltung der Werbung im Werbekonzept
- Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten unter Berücksichtigung von Grundsätzen einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten; DGNB-Zertifikat in Platin anstreben, mindestens DGNB-Zertifikat in Gold erlangen
- Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zur näheren Ausgestaltung der Baukörper und zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses unter Berücksichtigung der angestrebten DGNB-Zertifizierung. Der gestalterische Zusammenhang für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist zu wahren. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den

Regelungen zur Niederschlagsentwässerung

- Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.
- Beschränkung der Verkaufsfläche im Plangebiet ‘Urbane Mitte Süd‘ auf 1.000 m^2; Sicherung über eine Baulast

Spezifische Planungsgrundsätze für das Hochhausvorhaben

Nachhaltigkeit

Hochhausvorhaben müssen sich durch besondere Nachhaltigkeit in Bezug auf Energieeffizienz, Ökologie und Funktionalität auszeichnen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bau- weise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fach- verstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und öko- logischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB- Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiers-entwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist un-verbindlich.

Im Folgenden werden stichpunkthaft die relevanten Nachhaltigkeitselemente für die ‚Urbane Mitte Süd‘ dargestellt:

Energieeffizienz

- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
  - Festsetzung einer kompakten Bauweise, die durch das günstige Verhältnis von Gebäude-Hüllfläche zu Volumen eine gute Voraussetzung für einen energieeffizienten Betrieb der Gebäude bildet
  - Festsetzung von Flachdächern, die sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet sind
- Umsetzung des Solargesetzes Berlin vom 16.07.2021, d.h. die Neubauten werden mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken

Senstadt

- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude.

Ökologie

- Reaktivierung einer Stadtbrache (Innenentwicklung)
- Der Bebauungsplan beinhaltet einen Umweltbericht (vgl. Kapitel A II „Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB“), in dem die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen einer Umweltprüfung berücksichtigt werden. Dazu wurden auch umfangreiche Fachgutachten erstellt.
- Der naturschutzrechtliche Eingriff wird planintern und planextern (Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain) kompensiert.
  - Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
    - Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung
    - Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. (Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung)
  - Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu folgenden Maßnahmen:
    - Umsetzung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
    - Niederschlagswassermanagement
- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
- Berücksichtigung des Versickerungsgebots in § 36a Berliner Wassergesetz:
- Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück besteht mit dem Ziel einer Versickerung in Höhe von 42 %
- Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen
- Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
- Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
- Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
- Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold; dabei wird auch die ökologische Qualität bewertet, deren definierte Kriterien eine Beurteilung der Wirkungen von Gebäuden auf die globale und die lokale Umwelt sowie auf die Ressourceninanspruchnahme und das Abfallaufkommen erlauben.
- Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des

Senstadt

Wettbewerbs umfasst u.a. die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,

- das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung.
- Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.

Mobilität

Das Mobilitätskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ beinhaltet u.a. folgende Elemente einer nachhaltigen Entwicklung:

- Es wurde ein Verkehrskonzept erstellt, dass sowohl die verkehrliche Tragfähigkeit, als auch die äußere Anbindung und die innere Erschließung berücksichtigt, sowie ein Fuß- und Radverkehrsgutachten.
- Die Mobilitätsschwerpunkte werden im Bereich ÖPNV (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) gesehen, kombiniert mit Radverkehr (u.a. Radfernweg) und Fußverkehr.
- Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei sein. Der Individualverkehr wird über eine Zufahrt direkt in die Tiefgarage geleitet. Das Parken ist nur unterirdisch zulässig.
- Im städtebaulichen Konzept sind umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.
- Das Ver- und Entsorgungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ sieht innovative Transportkonzepte zur Verteilung und Sammlung in den Untergeschossen vor, z.B. mit Elektro-Schleppzügen.
- Es sind Ladestationen für E-Mobilität vorgesehen. Die Zulässigkeit wird im Bebauungsplan geregelt.
- Die Grundversorgung soll im Quartier kleinteilig in den Erdgeschosszonen erfolgen (kurze Wege). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der ‚Urbanen Mitte‘ keine Wohn-, sondern insbesondere eine Büronutzung vorgesehen ist.

Multifunktionalität

Hochhäuser über 60 m sind multifunktional zu nutzen.

SenStadt

Das Hochhaus, Turm 6, soll eine Höhe von 49 m erhalten. Für diese Höhe fordert das Hochhausleitbild keine Multifunktionalität. Wenn es die Größenordnung eines Vorhabens ermöglicht, sind monostrukturell genutzte Hochhäuser ohne öffentlichkeitswirksame Nutzungen jedoch prinzipiell zu vermeiden. Urbanität findet vor allem in einem dem Standort angemessenen, lebendigen Mischungsverhältnis von Wohnen, Arbeiten, Kultur, Handel, sozialer Infrastruktur und Freizeitnutzungen ihre Entsprechung.

Das Hochhaus, Turm 6, ist in die Entwicklung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ eingebettet. Auf dem Standort ist durchgehend in den beiden unteren Geschossen ein kleinteiliger Nutzungs- mix vorgesehen (s. Erläuterung unter „Offenes Erdgeschoss“). In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist im Sockelbau außerdem ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) vorgesehen, hier können auch andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. In den Obergeschossen sollen Büroarbeitsplätze entstehen. Die ‚Urbane Mitte‘ ist aufgrund der hohen Lärmbelastung, insbesondere aus dem Schienenverkehr (U-Bahntrassen, Fernbahntrasse und zukünftig auch S- Bahntrasse), für das Wohnen nicht geeignet. Das ist das Ergebnis einer gutachterlichen Untersuchung und wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auch so bestätigt. Auch ohne Wohnanteil wird die geplante Nutzungsmischung den Standort ‚Urbane Mitte‘ und die Nachbarschaft beleben und einen Beitrag zur nachhaltigen lebenswerten Quartiersentwicklung leisten.

Offenes Erdgeschoss

Die Erdgeschosszone von Hochhäusern muss für die Öffentlichkeit nutzbar sein.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist in den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung (Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur) vorgesehen. Im Sockelbau soll auch ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können ebenso andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt. Die Zielgruppen sind die Berufstätigen in den Büros vor Ort, Anwohnende, Parkbesuchende, ÖPNV-Nutzende und auch Tourist*innen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

Offenes Dachgeschoss

Vorzugsweise das oberste Geschoss von Hochhäusern muss eine öffentlich zugängliche oder gemeinschaftliche Nutzung ermöglichen.

Im städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ werden „Freisitz“-Geschosse angedacht. Die Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglichen auch Dachterrassen, die sowohl gemeinschaftlich genutzt werden als auch öffentlich zugänglich sein können. Die Umsetzung erfolgt in der konkretisierenden Planung.

2.5.4 AV Zentren und Einzelhandel 2019

Am 20. Dezember 2019 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Ausführungsvorschriften Zentren und Einzelhandel für das Land Berlin (kurz: AV Zentren und Einzelhandel) erlassen. Die Ausführungsvorschriften konkretisieren vor allem die Ziele, Grundsätze und sonstigen Vorgaben des StEP Zentren 2030.

> Die Fortentwicklung der Berliner Zentren- und Einzelhandelsstruktur im Sinne des StEP Zentren 2030 erfolgt durch die verbindliche Bauleitplanung, für welche die Bezirksämter und teils auch die Hauptverwaltung zuständig sind. Um die Inhalte des StEP Zentren 2030 in den Bezirken konkret umzusetzen, stellen die "Ausführungsvorschriften Zentren und Einzelhandel für

Senstadt

das Land Berlin" (AV Zentren und Einzelhandel) nähere Hinweise und Vorgaben zur Verfügung. Dies soll auch einer berlinweit vergleichbaren Umsetzung des StEP Zentren 2030 dienen.

Für den Standort 'Urbane Mitte' wurde als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplans ein Nutzungskonzept für die Sockelgeschosse (vgl. Kapitel A III 3.1.1.2 „Einzelhandel“) entwickelt und abgestimmt. Darin werden die Vorgaben aus den AV Einzelhandel 2014 und damit grundsätzlich auch der AV Zentren und Einzelhandel 2019 berücksichtigt. In einem weiteren Gutachten werden die Auswirkungen auf die benachbarten Zentren analysiert und die Verträglichkeit belegt.

2.5.5 Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

Der Nahverkehrsplan Berlin vom 27. Februar 2019, vom Berliner Senat beschlossen am 26.02.2019, ist das bundesrechtlich vorgesehene und im Mobilitätsgesetz von Berlin vom 28. Juni 2018 näher ausgestaltete Instrument, mit dem das Land in seiner Funktion als Aufgabenträger festlegen kann, welche Anforderungen in der Umsetzung der politischen Ziele an den ÖPNV gestellt werden. Insoweit konkretisiert der Nahverkehrsplan für ganz Berlin Standards, Anforderungen und Maßnahmen über Umfang und Qualität der Leistungen bei den Regional- und S-Bahn-Verkehren sowie bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre.

Umgesetzt werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt.

Im Nahverkehrsplan wird u.a. im Kapitel "III.1.2 Erschließungsstandards" definiert, wann eine Berliner Siedlungsfläche als vom ÖPNV erschlossen gilt. Eine Siedlungsfläche ist erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der im Tagesverkehr mindestens ein 20-Minuten-Takt und im Nachtverkehr mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, folgende Werte (Luftlinie) nicht überschreitet:

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr - Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Nachtverkehr - Hohe Nutzungsdichte	400 m	

Tabelle 3: Erschließungsstandards im Tages- und Nachtverkehr

Mehr als 7.000 EW je km^2 wird als hohe Nutzungsdichte definiert. Für die 'Urbane Mitte' wird von einer hohen Nutzungsdichte ausgegangen. Der Zielwert ist der grundsätzlich anzustrebende Wert. Für das Plangebiet wurde der Erschließungsstandard geprüft. Das Ergebnis ist in Kapitel A III 1.2 „Verkehrskonzept“ dargestellt.

2.5.6 Lärmaktionsplan

2.5.6.1 Lärmaktionsplan 2013-2018

Berlin hat auf Grund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) im Jahr 2008 einen ersten gesamtstädtischen Lärmaktionsplan aufgestellt. Dieser Plan wurde mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 vom 6. Januar 2015 fortgeschrieben. Mit dem Aktionsplan werden Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen durch Verkehrslärm im Ballungsraum Berlin vorgestellt.

Für die Abschnitte der U-Bahnstrecken für die U1/U3 und U2, die als Hochbahnviadukte ausgebaut sind, wurden bei Streckensanierungen in den letzten Jahren entsprechende bauliche Maßnahmen durchgeführt, wie die Entdröhnung von Brückenfahrbahnen durch hochelastische Lagerung der Schienen oder die Ausstattung des Schotteroberbaus mit Unterschottermatten.

Senstadt

Damit wurden nördlich angrenzend an das Plangebiet schon erste Lärmminderungsmaßnahmen im Bereich der Hochbahnen ergriffen.

2.5.6.2 Lärmaktionsplan 2019-2023

Die nächste Fortschreibung erfolgte mit dem Lärmaktionsplan 2018-2023, der mit dem Senatsbeschluss vom 23.06.2020 in Kraft getreten ist. Der Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 enthält ein umfassendes Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre, dessen Realisierung zum Gesundheitsschutz der Bewohner*innen und zur Attraktivität der Stadt beitragen wird. Der Lärmaktionsplan identifiziert Handlungsfelder und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren bearbeitet und umgesetzt werden. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren, ein Tempo 30 Konzept, Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume oder auch das Verhalten im Straßenverkehr. Zugleich werden Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne fortgeführt, die sich als effektive Instrumente zur Lärmminderung bewährt haben.

Der Lärmaktionsplan enthält auch Hinweise zur Verschneidung der Lärmaktionsplanung mit der Bauleitplanung. Insbesondere wird auf den relevanten Berliner Leitfaden hingewiesen. Um einen einheitlichen Umgang mit der Lärmproblematik in der verbindlichen Bauleitplanung zu schaffen, wurde in 2017 gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen der Berliner Leitfaden „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ veröffentlicht. Der Leitfaden wurde fortgeschrieben und im September 2021 neu veröffentlicht. Der Leitfaden bildet eine Grundlage dafür, dass Lärmaspekte sachgemäß berücksichtigt werden.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein umfassendes Schallgutachten erstellt, in dem auch die Inhalte des Berliner Lärmleitfadens berücksichtigt werden.

2.5.7 Luftreinhalteplan

Mit der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin vom 23. Juli 2019 wird der bisherige Luftreinhalteplan an aktuelle Anforderungen angepasst. Aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen der hohen Luftbelastungen enthält der Luftreinhalteplan Maßnahmen, mit deren Umsetzung eine nachhaltige Luftverbesserung in Berlin und eine schnelle Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte erreicht werden kann. Ziel ist der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt. Zur Erreichung dieses Ziels hat die Europäische Gemeinschaft Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten[2] verfasst. Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch den Planfall durchgeführt (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“).

2.6 Bereichsentwicklungsplanung

In der räumlichen Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg 2005 (BEP 2005), in der von der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 10.07.2007 beschlossenen Fassung (Drucksache DS-0064-1/III), sind die Entwicklungsziele für das gesamte Gleisdreieck bereits einbezogen. Das Plangebiet des VI-140cab „Urbane

[2] Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 05.11.2021

Mitte Süd“ ist als Mischgebiet dargestellt. Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan entspricht damit den Zielen der Bereichsentwicklungsplanung.

2.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen

2.7.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Friedrichshain-Kreuzberg, 2017

Durch das Instrument bezirklicher Zentren- und Einzelhandelskonzepte sollen die Zentren weiter gestärkt und die Nahversorgung in allen Bereichen der Stadt sichergestellt werden. In den Konzepten werden die Art und der Umfang von Einzelhandelsstandorten und damit die Zulassung von Einzelhandelsbetrieben stadtverträglich geregelt. Somit untersetzen sie auch den StEP Zentren 2030.

Das Plangebiet liegt außerhalb zentraler Versorgungsbereiche des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, 2017.

Vor diesem Hintergrund soll die zulässige Verkaufsfläche beschränkt werden: für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m^2 Verkaufsfläche, für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m^2 Verkaufsfläche. Großflächiger Einzelhandel wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgeschlossen, soll allerdings im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Die 'Urbane Mitte' ist als Nahversorgungszentrum einzustufen und berücksichtigt damit auch die Vorgaben des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts.

2.7.2 Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg, 2019

Im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde eine Potenzialanalyse mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand 12/2019) erstellt. Hintergrund der Potenzialanalyse ist die derzeitige Ausgangslage des Bezirks, der die höchste Einwohner*innen-Dichte in Berlin aufweist. Es besteht ein Defizit an öffentlichem und auch an privatem Grün. Gleichzeitig wird der Bezirk durch eine Vielzahl an Bauprojekten stetig weiter verdichtet. Mit dem Klimawandel wird eine Zunahme der Lufttemperatur zu erwarten sein. Damit besteht ein erheblicher Handlungsbedarf, um die Lebensqualität im Bezirk dauerhaft zu sichern.

Die Potenzialanalyse ‚Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg‘ setzt bei diesem Sachverhalt an. In einem ersten Schritt werden die Herausforderungen durch die gegenwärtige Stadtentwicklung und Klimakrise im Bezirk herausgearbeitet, um dann im zweiten Schritt die Potenziale für mehr Grün zu identifizieren. In einem dritten Schritt werden die Möglichkeiten (Strategien und Instrumente) der Aktivierung und Machbarkeit aufgezeigt.

Die Maßnahmen und Ziele sind vielfältig und reichen von Qualifizierung über Umnutzung, Mehrfachnutzung bis hin zur Umformung, Umwandlung und Entsiegelung von Straßenzügen und Bauflächen, um der übergeordneten Prämisse einer verbesserten Grünflächenversorgung Rechnung zu tragen. Weiterhin werden für ausgewählte Lupenräume im Bezirk (z.B. für den Boxhagener Platz) Szenarien erstellt, die grüne Entwicklungsmöglichkeiten visualisieren.

Der an das Plangebiet angrenzende Park am Gleisdreieck soll als öffentliche Grünfläche weiterhin gesichert und weiterentwickelt werden. Aus einer Analysekarte der Potenzialanalyse, in welcher die Versorgung mit öffentlichen und privaten Grünflächen überlagert wird, geht hervor, dass die Umgebung des Parks am Gleisdreieck zu den versorgten Gebieten gehört und sich kein unmittelbarer Bedarf für zusätzliche Grünflächen ableiten lässt (vgl. Abb. 28 der Potenzialanalyse).

Senstadt

2.7.3 Wirtschaftsflächenkonzept (WiKo) Friedrichshain-Kreuzberg, 2022

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat am 19.10.2022 mit der Drucksache - DS/0368/VI das Wirtschaftsflächenkonzept (Wiko) Friedrichshain-Kreuzberg als sonstige städtebauliche Planung im Sinne von §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Mit dem bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzept hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg das Gewerbeflächenentwicklungskonzept von 2017 fortgeschrieben. Die Grundlage war der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030.

Das Ziel der Erstellung eines Wirtschaftsflächenkonzepts ist die Darstellung der Wirtschaftsflächen und das Aufzeigen von bezirklichen und standortbezogenen Entwicklungsvorstellungen. Das Instrument dient der bezirklichen Verwaltung und Politik als Hilfsmittel bei der Umsetzung der gesamtstädtischen Ziele zur Gewerbeflächenvorsorge, -aktivierung und -sicherung sowie deren Konkretisierung durch standortbezogene Strategien und Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg das WiKo zur langfristigen Sicherung und Entwicklung der bezirklichen Flächen für die Wirtschaft als ein Baustein einer vorausschauenden Gewerbeflächenpolitik fortgeschrieben. Das Konzept soll auf den bereits bestehenden Erkenntnissen aufbauen und neben den Gewerbehöfen auch eine vertiefende Analyse der gewerblichen Flächen beinhalten. So findet eine aktualisierte bezirkliche Betrachtung mit standortbezogenen Strategien und Maßnahmen statt.

2.7.3.1 Gegenüberstellung des Wirtschaftsflächenkonzepts 2022 zum Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2017: Analyse der Potenzialflächen

Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEK) von 2017 wurden 13 Potenzialflächen ermittelt, zu denen Standortbeurteilungen abgegeben sowie Instrumente und Maßnahmen vorgeschlagen wurden. Seit der Erstellung des GEKs haben sich die Potenzialflächen weiterentwickelt. Die Flächen der ‚Urbanen Mitte Nord‘ und ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegen in der Potenzialfläche „Urbane Mitte / Gleisdreieck“. Zu diesem Potential gehören neben der ‚Urbanen Mitte‘ auch zwei Grundstücke nördlich der Luckenwalder Straße.

In der dazugehörigen Karte ist die ‚Urbane Mitte‘ als Nachverdichtungspotential dargestellt mit einem Bebauungsplan im Verfahren. Unter „aktueller Stand“ wird mit Relevanz für die ‚Urbane Mitte folgende Aussage getroffen:

- Im GEK wurden hier große Nachverdichtungspotenziale gesehen, von denen ein Großteil für Büroentwicklungen vorgesehen sind, insbesondere im westlichen Teilstück.

Die Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ entspricht dieser Ausführung im WiKo Friedrichshain-Kreuzberg.

2.7.3.2 Handlungskonzept

Im Plan „Handlungskonzept: Maßnahmen und Instrumente“ ist die Fläche der ‚Urbanen Mitte‘ unter der Überschrift „Aktivierung von Potenzialen“ als Nachverdichtungsfläche dargestellt. Die zeitliche Aktivierbarkeit wird als mittelfristig (nicht baureif, BF im Verfahren – max. seit 10 Jahren) eingestuft. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird das Nachverdichtungspotenzial entsprechend des WiKo aktiviert.

2.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne

Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140 wurde bis einschließlich der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140 durch einen Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Teilbebauungspläne VI-140a-i geteilt. Der daraus entstandene Bebauungsplan VI-140c wurde am 28.04.2015 durch einen Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Bebauungspläne VI-140ca (Urbane Mitte Nord) und VI-140cb

Senat

(Ehemaliger Postbahnhof) geteilt. Am 14.06.2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) durch den Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die beiden Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt.

Folgende Bebauungspläne in Aufstellung grenzen an den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ an:

Im Nordwesten und Westen:	Bebauungsplan VI-140caa „Urbane Mitte Nord“
Im Norden:	Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof"
Im Süden und Westen:	Bebauungsplan VI-140a "Park am Gleisdreieck"
Im Osten:	Bebauungsplan VI-140d „Deutsches Technikmuseum“

2.8.1 Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)

Gemäß Bebauungsplanentwurf VI-140ca (Stand zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB) sollen im Plangebiet vor allem Kerngebiete mit einer GFZ von 4,4 festgesetzt werden.

Der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ setzen gemeinsam das Ergebnis aus dem städtebaulichen Wettbewerb zur ‘Urbanen Mitte’ um. Sie sind als städtebauliche Einheit anzusehen.

Aufgrund der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts, der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rahmen der Behördenbeteiligung zum erforderlichen Abstimmungsstand mit der Planung der S 21, 3. BA ist die Fortführung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) zunächst gehemmt. Der Bebauungsplan soll aber umgehend weitergeführt werden, sobald die Deutsche Bahn den erforderlichen Planungsstand für die S 21, 3. BA erreicht hat und die Zustimmung zur Planung für die 'Urbane Mitte' vorliegt.

2.8.2 Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof"

Nach dem Teilungsbeschluss 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140c nicht weitergeführt.

Am 28.04.2015 wurde dieser Teilbebauungsplan erneut geteilt, um das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) weiterzuführen. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof" ruht weiterhin.

Seit Januar 2021 finden im Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit der Eigentümerin der STATION Berlin Gespräche zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers des ehemaligen Postbahnhofs statt. Ende 2021 wurde von der Grundstückseigentümerin ein Entwicklungskonzept vorgelegt. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb wird nicht weitergeführt. Das geplante Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Eigentümerin hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg einen Vorbescheid erteilt.

2.8.3 Bebauungsplan VI-140a "Park am Gleisdreieck"

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a umfasst im Wesentlichen die Flächen des Parks am Gleisdreieck sowie die diese Fläche durchlaufenden Bahnflächen in Tief-, Plan- und Hochlage. Ziel des Bebauungsplans VI-140a ist es, die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/ Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover sowie eines Teils der Baufelder am Gleisdreieck auf dem Park am Gleisdreieck planungsrechtlich zu sichern. Hierzu gehört auch die Vorhaltetrasse der geplanten S-Bahnstrecke S 21. Der Bebauungsplan VI-140a wurde am 23.09.2020 festgesetzt und trat am 03.10.2020 in Kraft.

2.8.4 Bebauungsplan VI-140d „Deutsches Technikmuseum“

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140d umfasst im Wesentlichen das Gelände des

Senat

Deutschen Technikmuseums zwischen Tempelhofer Ufer, Möckernstraße, der Grenze zur öffentlichen Parkanlage, der Grenze zu den Flurstücken 3327 und 3331 und der Trebbiner Straße. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 den Aufstellungsbeschluss gefasst. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140d ruht seitdem.

2.9 Fachplanung / Planfeststellung

In § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) wird die Rechtswirkung der Planfeststellung geregelt. Darin heißt es: "Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt."

Die Planungshoheit für planfestgestellte Flächen liegt bei der Planfeststellungsbehörde. Für die im Plangebiet liegende Bahnfläche (S-Bahntunnel) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die planfestgestellte Fläche wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

2.9.1 Bahnrechtlich gewidmete Flächen

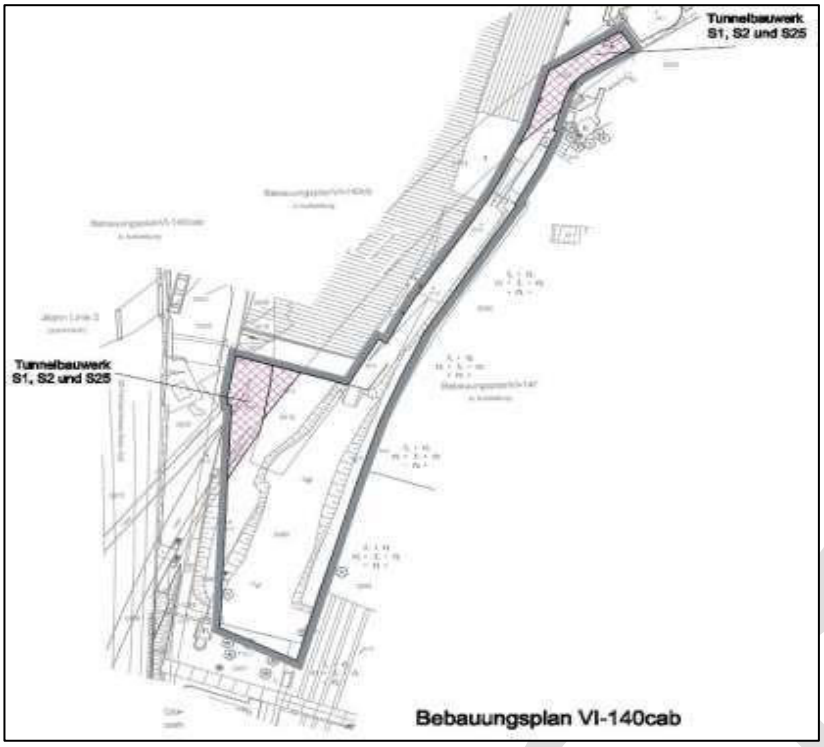
Das Areal um den Bahnhof „Gleisdreieck“ wurde seit 1880 für Güterbahnhöfe genutzt und war seit diesem Zeitpunkt Bahnfläche. Nach der Teilung Berlins verloren die meisten Flächen diese Bedeutung und fielen allmählich brach. Nach der Wiedervereinigung wurde das Areal als großes Flächenpotenzial für die Stadtentwicklung interessant. 1997 wurde ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck erarbeitet. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten als Ausgleich für diesen Eingriff zu einem Stadtpark entwickelt werden.

In diesem Zusammenhang wurden die gewidmeten Bahnflächen im Areal Gleisdreieck auf Antrag der damaligen Vivico Real Estate GmbH, vertreten durch die Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH, einer Entbehrlichkeitsprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden mit Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamts vom 09.07.2008 umfangreich Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Betriebsnotwendige Flächen sind weiterhin als Bahnflächen gewidmet und unterliegen der Fachplanung.

Senat

Im Plangebiet liegen Teile des Tunnelbauwerks für die S-Bahnstrecke der Linien S 1, S 2, S 25, die bahnrechtlich gewidmet sind.

Abbildung 8: Betriebszweck der gewidmeten Bahnflächen



2.9.2 Nutzung bahnrechtlich gewidmeter Flächen

Zur Nutzung der bahnrechtlich gewidmeten Flächen für bahnbetriebsfremde Zwecke gibt es zwei Möglichkeiten: Freistellung von Bahnbetriebszwecken oder Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn.

2.9.2.1 Freistellung

Für bahnrechtlich gewidmete Flächen besteht so lange ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt, bis das Eisenbahn-Bundesamt durch einen Verwaltungsakt feststellt, dass das Grundstück von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird. Diese Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG beseitigt die Rechtswirkungen der Widmung als Bahnfläche.

Die freigestellten Grundstücke unterfallen dann wieder ohne fachplanungsrechtliche Einschränkung dem Bauplanungsrecht, d.h. die Kommune erlangt die Planungshoheit über die Flächen zurück.

2.9.2.2 Nachweis der Konfliktfreiheit

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Dies zu beurteilen, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Planfeststellungsbehörde.

Sensadt

3. Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorgeschichte)

Nach der starken Zerstörung in den Jahren 1944/45 wurden die Bahnanlagen des Gleisdreiecks provisorisch wiederhergestellt und befanden sich in den Folgejahren jedoch durch die Teilung Berlins bedingt in einem politischen Vakuum. In diesem Zeitraum von etwa 40 Jahren fielen die Flächen allmählich brach, auch weil sie für großflächige Autobahn- und Straßentrassen vorgesehen waren. Die Ränder wurden intensiv gewerblich genutzt, wie das Yorckdreieck und die Flächen entlang der Möckernstraße und Flottwellstraße. Im Kern war die Fläche des Gleisdreiecks sich selbst überlassen. Die Bahnflächen und -anlagen wurden zunehmend von Pflanzen- und Tierarten besiedelt. Es entwickelte sich im Laufe der Jahre eine urbane Brache. Durch die Wiedervereinigung rückte die zentrale Lage des Gleisdreiecks in Hinblick auf die Gesamtstadt wieder in den Vordergrund. Dies bewirkte ein allgemein zunehmendes Interesse an der Fläche.

Große Teile wurden 1993 durch die Einrichtungen der Baulogistik für den Potsdamer/ Leipziger Platz und den Fernbahn- und Straßentunnel ökologisch zerstört.

Im Jahr 1994 erfolgte ein Notenwechsel zwischen dem Land Berlin, dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutschen Bahn. Darin stellte das Bundeseisenbahnvermögen dem Land Berlin in Aussicht, Teilflächen von insgesamt 16 ha Größe auf dem Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof zum Zweck der Herstellung einer Parkanlage, durch die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer/ Leipziger Platz kompensiert werden sollten, zu übereignen.

3.1 Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck und Bebauungsplan VI-140

Der Bezirk Kreuzberg fasste bereits 1994 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140 und führte das Verfahren bis einschließlich der Trägerbeteiligung durch. Im Rahmen dieser Beteiligung erhob die Deutsche Bahn erhebliche Einwände auf Grundlage einer Vereinbarung von 1994 zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn zur zukünftigen Nutzung des Gleisdreiecks, so dass das Verfahren nicht weitergeführt werden konnte.

1997 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden. Entsprechend der Lage, Zuordnung und den Gegebenheiten sollten im Park unterschiedliche Raumtypen entstehen. Die Achse des Generalszuges wurde aufgenommen und geschlossen, indem vorhandene und geplante Gleisanlagen von Fern-, Regional- und S-Bahn überbrückt wurden. Die Vorschläge des Entwicklungskonzeptes fanden Eingang in das 1999 beschlossene „Planwerk Innenstadt Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, sowie in den Flächennutzungsplan Berlin.

Im Zuge der weiteren Verhandlungen seit 1999 haben sich die damalige Vivico Real Estate GmbH als seinerzeitige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG mit dem Land Berlin und dem Bezirk auf Modifizierungen des Bebauungsplaninhaltes geeinigt, ohne von der Gesamtkonzeption des Bebauungsplanes (Stand 1999) völlig abzuweichen.

So entstand das Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und einem großen zusammenhängenden Parks im Inneren, dem heutigen Park am Gleisdrei- eck.

3.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag

Auf Grundlage des Verhandlungsergebnisses wurde 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Rechtsnachfolger: CA

Immo), der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck hat zwei wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe notwendig waren.
- Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“), und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der städtebaulichen Rahmenvertrag diente zunächst wesentlich einer zeitlichen Komponente. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens ‚Urbane Mitte‘ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2024, weder die Grundstücksübertragungen abgeschlossen noch der Park gebaut. Das Vertragspaket hat indes ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen, als Kaltluftschneise und als grüne innerstädtische Fahrradverbindung zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund und gemäß den Bestimmungen des städtebaulichen Rahmenvertrags veräußerte die Vivico die heutigen Parkflächen ihrerseits weit unter dem damaligen Bodenrichtwertniveau und damit erst recht weit unter deren Marktwert an das Land Berlin. Nicht zuletzt aufgrund dieser Vorleistung der Vivico erkannten die Vertragsparteien das Bedürfnis einer Risikoabsicherung zugunsten der Vivico, sollten die Grundstücke nicht wie im Rahmenvertrag vereinbart bebaut werden können. Dementsprechend vereinbarten die Parteien einen Ausgleichsmechanismus zugunsten der Vivico, sollte das noch zu schaffende Baurecht tatsächlich hinter dem im Nutzungskonzept vorgesehenen Maß zurückbleiben. So wurde im Sinne der Parteien vertraglich abgesichert, dass die Vivico in jedem Fall den entsprechenden Gegenwert für ihre Flächen erhält. Dieser Ausgleichsmechanismus sieht vorrangig einen Ausgleich von Nutzungsmaßunterschreitungen in anderen Baufeldern vor und erst in einem zweiten Schritt einen möglichen Ausgleichsanspruch. In diesem Zusammenhang haben die Vertragsparteien die Erstellung einer Bilanzierung vereinbart, um feststellen zu können, ob und gegebenenfalls welche Abweichung der planungsrechtlich Für Nutzung vom vorgesehenen Nutzungskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt vorliegt. Für den Fall einer wesentlichen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags zum wirtschaftlichen Nachteil der Vivico kann diese nach dem Rahmenvertrag einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen.

Die Rechtmäßigkeit dieses Ausgleichsmechanismus wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens in der bezirksinternen Prüfung bestätigt sowie in der vorgezogenen Rechtsprüfung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen nicht beanstandet. Auch der Senat hat mit Drucksache vom 1. April 2021 hervorgehoben, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag ein Ausgleichsmechanismus vereinbart ist, falls auf den Baufeldern nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt werden (vgl. Drs. 18/27

057). Schließlich hat auch der Wissenschaftliche Dienst des Abgeordnetenhauses mit Gutachten vom 26. September 2023 die Wirksamkeit des Rahmenvertrags nebst Ausgleichsmechanismus bestätigt. Im Anschluss an die Fertigstellung der planerischen Abwägung und den Abschluss des städtebaulichen Vertrags im Juni 2023 wurden die Rechtmäßigkeit des Rahmenvertrags und des dort vereinbarten Ausgleichsmechanismus zunehmend öffentlich diskutiert. Dabei hat zunächst Rechtsanwalt Dr. Schulte im Auftrag der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. sowie der NaturFreunde Berlin e.V. am 8. August 2023 ein Rechtsgutachten vorgelegt, demgemäß der Rahmenvertrag gegen das Planbindungsverbot aus § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB verstoße und die planerische Abwägung daher unwirksam sei. Anschließend hat auch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg bei der Kanzlei Gaßner, Groth, Siederer & Coll. (GGSC) eine gutachterliche Bewertung des Rahmenvertrags beauftragt. Dieses Gutachten vom 22. Dezember 2023 kam zu dem Ergebnis, der Ausgleichsmechanismus sei unwirksam, der Rahmenvertrag habe aber im Übrigen bestand. Daher sei fraglich, ob die Abwägung mit Blick auf eine etwaige Vorabbindung des Planungsermessens – dahingehend, dass sich der Plangeber von der bloßen Möglichkeit eines Ausgleichsanspruchs bei Abweichungen vom Nutzungskonzept des Rahmenvertrags unzulässigerweise habe leiten lassen – rechtmäßig sei. Daneben hat die Projektträgerin selbst noch zwei weitere Rechtsgutachten in Auftrag gegeben. Die entsprechenden Gutachten von Hellriegel Rechtsanwälte vom 31. Januar 2024 sowie von Prof. Battis und GSK Stockmann vom 14. Februar 2024 bestätigen die Rechtmäßigkeit des Rahmenvertrags und des dort vereinbarten Ausgleichsmechanismus jeweils vollumfänglich.

Ungeachtet der Frage nach der Rechtmäßigkeit des im städtebaulichen Rahmenvertrag vereinbarten Ausgleichsmechanismus war das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens zu keinem Zeitpunkt vorweggenommen und die planerische Freiheit des Plangebers auch nicht in unzulässiger Weise verkürzt.

Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgte Planung ist das Ergebnis einer freien und offenen Abwägung. Der Plangeber war sich der Existenz des Ausgleichsmechanismus im Rahmenvertrag stets bewusst und hat diesen von Anfang an – auf der Grundlage der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs – als legitime Risikoabsicherung zugunsten der Vivico sowie als Ausgleich für die erheblich vergünstigte Übertragung der Parkflächen an das Land Berlin betrachtet.

Dies haben auch die bezirksinternen Prüfungen, der Senat sowie der Wissenschaftliche Dienst des Abgeordnetenhauses bestätigt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen hat die Rechtmäßigkeit des Ausgleichsmechanismus in der vorgezogenen Rechtsprüfung nicht beanstandet. Insbesondere das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung ergibt sich aus einer Vielzahl von städtebaulichen Gründen (vgl. auch Kapitel A III 3.3.2.4.6) und ist keine bloße Ableitung aus dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags. Der Planung liegt das Ergebnis eines städtebaulichen Werkstattverfahrens zugrunde, das auf die städtebaulich bedeutsame Situation des Plangebiets abgestimmt und mit breiter Beteiligung der Öffentlichkeit zustande gekommen ist. Die geplante Entwicklung wird der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht und folgt einem einheitlichen städtebaulichen Konzept für den dort vorhandenen Verkehrsknotenpunkt. Diese städtebaulichen Ziele wurden anhand der zahlreichen Untersuchungen mehrfach bestätigt.

Weiterhin war der Plangeber zu keinem Zeitpunkt daran gehindert, eine vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags abweichende Festsetzung für das Plangebiet zu treffen. Denn für eine von diesem Nutzungskonzept abweichende Art oder ein im Vergleich hierzu vermindertes Maß der baulichen Nutzung bestand kein rechtliches Hindernis. Eine solche planerische Entscheidung wäre lediglich mit der Konsequenz belegt, gegebenenfalls nach

Maßgabe des städtebaulichen Rahmenvertrags Ausgleichsansprüche erfüllen zu müssen. Dabei handelt es sich jedoch keineswegs um einen Automatismus dergestalt, dass für jegliche Abweichung vom vertraglich vereinbarten Nutzungskonzept eine Ausgleichszahlung fällig würde. Zum einen sieht der städtebauliche Rahmenvertrag vorrangig den Ausgleich einer Nutzungsmaßunterschreitung auf anderen Baufeldern vor (vgl. Ziffer 11.1.1 des städtebaulichen Rahmenvertrags) und stellt den Ausgleichsanspruch zusätzlich unter den Vorbehalt einer Bilanzierung sowie einer weiteren – zweiten – Nachbilanzierung nach dem Ablauf von zwei Jahren (vgl. Ziffer 11.1.2 und 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags). Eine etwaige Nutzungsmaßunterschreitung kann weiterhin auf allen anderen Baufeldern, die das im Rahmenvertrag festgehaltene Nutzungsmaß nicht ausschöpfen, kompensiert werden. Hierfür kommt insbesondere das Gebiet des Bebauungsplans VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) sowie das Baufeld „Yorckdreieck“ in Betracht. Zum anderen enthält der Ausgleichsmechanismus bereits tatbestandlich eine Erheblichkeitsschwelle: Erst wenn die planungsrechtlich zulässige, bilanzierte Nutzung „erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil“ der Grundstückseigentümerin abweicht, kann diese einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen (vgl. Ziffer 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags).

Der Plangeber befand sich demnach nie in der Situation, zwischen nur zwei Handlungsoptionen wählen zu müssen, namentlich zwischen der Festsetzung des Bebauungsplans gemäß dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags oder einer Ausgleichszahlung im Falle einer davon abweichenden Planung. Mit anderen Worten:

Der Plangeber musste sich gerade nicht zugunsten der im Rahmenvertrag festgelegten Nutzungsmaße entscheiden, nur um eine Ausgleichszahlung zu vermeiden. So hätte er beispielsweise das im Rahmenvertrag festlegte Nutzungsmaß nur geringfügig unterschreiten oder eine etwaige Unterschreitung auf dem Baufeld „Urbane Mitte Nord“ ausgleichen können, ohne eine Ausgleichspflicht nach dem Rahmenvertrag auszulösen. Doch auch wenn der Plangeber sein planerisches Ermessen im Sinne einer nach dem Rahmenvertrag ausgleichspflichtigen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags ausgeübt hätte, hätte das Land Berlin in der Konsequenz bei entsprechender Geltendmachung der Forderung durch den Vertragspartner die geschuldete Ausgleichszahlung vereinbarungsgemäß erfüllen müssen. Hierfür müsste das Land Berlin dann die für eine solche Zahlung erforderlichen Haushaltstitel schaffen und entsprechende Mittel bereitstellen.

Schließlich ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auch deshalb das Ergebnis einer freien Abwägung, weil diese ohnehin nicht mehr losgelöst von jeglichen Entschädigungsansprüchen erfolgen konnte. Der grundlose Abbruch des Bebauungsplanverfahrens oder eine wesentliche Planänderung können auch jenseits des Rahmenvertrags – von Gesetzes wegen – zu Ansprüchen der Projektträgerin führen, etwa für die insoweit nutzlos aufgewendeten Planungskosten. Derartige Ansprüche berücksichtigen Plangeber in jedem Aufstellungsverfahren, ohne dass hierdurch die freie und ergebnisoffene Abwägung in Frage gestellt wird. Vorliegend kann der Plangeber die Geltendmachung solcher Ansprüche durch den Eigentümer nicht ausschließen. Insbesondere wurde das Bebauungsplanverfahren hier über viele Jahre gemeinsam betrieben (vgl. Kapitel A V „Verfahren“) und alle bislang erforderlichen Beschlüsse der entsprechenden Gremien sind gefasst.

Der Rahmenvertrag ist ein Belang, den es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen gilt. Er beansprucht jedoch keinen absoluten Vorrang vor anderen Belangen und bindet das maßgebliche Beschlussgremium in seiner Entscheidung daher nicht.

Senstadt

3.3 Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140

Basierend auf den o.g. vertraglichen Regelungen wurde das Bebauungsplanverfahren VI-140 im Jahr 2006 mit einem Änderungsbeschluss weitergeführt und bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Absatz 2 BauGB Ende 2007 durchgeführt.

Die Entwidmung der nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen erfolgte im Jahr 2008. Nach vorgeschalteter Entbehrlichkeitsprüfung wurden diese Flächen per Bescheid des Eisen- bahn-Bundesamtes von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140 durch einen Teilungsbeschluss des Bezirk- samtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Teilbebauungspläne VI-140a-i geteilt. Die neuen Baufelder wurden überwiegend an private Investierende veräußert, die entsprechenden Teilbebauungspläne sind festgesetzt oder befinden sich noch in Aufstellung.

Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die Bebauungspläne VI-140ca (Urbane Mitte) und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI- 140ca wurde am 28.04.2015 gefasst.

Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca wurde bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Aufgrund der Stellungnahmen des Eisenbahn- Bundesamts, der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur erforderlichen engen Abstimmung mit der Planung der S 21, 3. BA war die Fortführung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) zunächst gehemmt.

Zur Weiterführung des Verfahrens wurde der Bebauungsplan erneut geteilt. Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde am 15.06.2018 vom Bezirksamt beschlossen und am 29.08.2018 von der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen. Damit konnte das Aufstel- lungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der von der Planung der S 21 nicht betroffen ist, weitergeführt werden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wird umgehend weitergeführt, sobald die Deutsche Bahn den erforderlichen Planungsstand für die S 21, 3. BA erreicht hat und die Zustimmung zur Planung für die 'Urbane Mitte' vorliegt.

3.4 Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst die 'Urbane Mitte', die westlich des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“ und unter Einbeziehung des bestehenden U-Bahnviaduktes neu entstehen soll.

3.4.1 Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005

Zu den Nutzungs- und Entwicklungszielen für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurden im städte- baulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 (im Folgenden "städtebaulicher Rah- menvertrag 2005" genannt) folgende Aussagen getroffen:

Senstadt

Urbane Mitte (exkl. Flächen der Deutschen Bahn AG und des Landes Berlin)

Baufeldgröße:	Bruttobauland: ca. 43.000 m^2 (zusätzlich DP AG ca. 30.000 m^2, Land Berlin 3.000 m^2) / Nettobauland: ca. 34.000 m^2
Art und Maß der Nutzung:	MK GFZ: 3,5
Städtebauliche Prinzipien:	Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Ergänzung des Bestandes durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte.
Erschließungs-struktur:	Anschluss an das öffentliche Straßennetz in der Verlängerung der Schöneberger- und Luckenwalder Straße sowie der Trebbiner Straße. Haupterschließung des südlichen Baufeldes entlang der unterirdischen Trasse der S 1. Ringschluss mit Erschließung südlich der Postpakethallen sowie Ringschluss zur Erschließung des südlichen Rettungsplatzes. Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Fernbahntrasse.

3.4.2 Entwicklung des städtebaulichen Konzepts

Das Baufeld 'Urbane Mitte' wurde von der CA Immo Deutschland GmbH (früher Vivico Real Estate GmbH) an die Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG verkauft. Die neue Eigentümerin der Flächen führte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Werkstattverfahren zu den inhaltlichen Zielen auf der Fläche durch. Nach dem Werkstattverfahren fand auf der Grundlage der formulierten Ziele ein städtebaulicher Wettbewerb statt, dessen Ergebnis die Grundlage für die Bebauungsplanung bildet.

3.4.2.1 Werkstattverfahren

Im Vorfeld des eigentlichen 6-monatigen Werkstattverfahrens fanden intensive Gespräche zwischen der Projektträgerin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg statt. Vertretende des Projekts haben Vorgehen und Ergebnisse im Werkstattverfahren mehrfach im Ausschuss für Stadtentwicklung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg vorgestellt und diskutiert. Die Ausschussmitglieder*innen haben das Werkstattverfahren begleitet und waren stets zu allen Gesprächen und zu allen Terminen über die Flächen eingeladen.

In den politischen Gesprächen mit dem Bezirk wurde vereinbart, dass im Werkstattverfahren die öffentlichen Runden der Bürger*innenvorstellungen im Vordergrund stehen sollen. Ziel des Werkstattverfahrens war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standortes. Das gesamte Verfahren wurde von Beginn an transparent im Internet dargestellt.

In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens - jeweils drei Expert*innendialoge und drei Beteiligungen der Bürger*innen - wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt. Die Runden wurden professionell moderiert. Die Erkenntnisse der jeweiligen Werkstattgespräche bildeten dann die Grundlage für die nächsten Stufen des Verfahrens. Ergebnis des Werkstattverfahrens ist ein aus Plänen und Texten bestehendes Konsenskonzept. Das Konzept gibt wesentliche Inhalte über Nutzungen, Erschließungen und Höhenentwicklungen auf dem Grundstück wieder als überwiegender Konsens unter den Beteiligten. Es sollte ein grundlegendes Einverständnis der am Werkstattverfahren Beteiligten zu dem entwickelten Konzept zum Ausdruck bringen, kann aber nicht die Meinung und Zustimmung eines jeden Bürgers Berlin repräsentieren.

Senat

In dieser ersten Phase des Entwicklungsverfahrens wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen als Grundlage bzw. inhaltliche Aufgabenstellung für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb erarbeitet.

3.4.2.2 Städtebaulicher-architektonischer Wettbewerb

Mit dem Konsenskonzept wurde das Werkstattverfahren abgeschlossen und die inhaltliche Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen-architektonischen Wettbewerbs geschaffen.

Insgesamt 25 international tätige Architektur- und Stadtplanungsbüros wurden eingeladen, für den Standort 'Urbane Mitte' zukunftsfähige städtebaulich-architektonische Konzepte zu entwickeln. 22 Arbeiten wurden eingereicht.

Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Die Teilnehmenden sollten dabei den im Konsenskonzept formulierten Rahmen in eine städtebauliche Figur überführen, die als Masterplan ein lebendiges und zukünftig flexibles Quartier mit einem vielfältigen Nutzungs- mix schafft. Dabei waren auch architektonische und technische Aspekte, wie die städtebauliche Einbindung oder die Wirkung der zukünftigen Baukörper und Räume sowie alle Bahn- Themen zu berücksichtigen.

An der ersten Phase (01.07.-13.08.2015) nahmen insgesamt 22 Büros teil. Im Anschluss an die Bearbeitungsphase wurden die Entwürfe insbesondere auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit überprüft. Eine Jury beurteilte im Anschluss alle Arbeiten und wählte sieben Entwürfe für die zweite Phase. In der zweiten Phase wurden die Entwürfe weiter ausgearbeitet. Im Rahmen der zweiten Jurysitzung am 20.11.2015 wurden die Sieger*innen des Wettbewerbs bestimmt. Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros Ortner & Ortner Baukunst sowie COBE Berlin. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde.

Für die frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB stellten beide Entwürfe die Grundlagen für die Bebauungsplanung dar. Nach den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB wurde die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen.

3.5 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Mit der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keinerlei Änderung des städtebaulichen und Nutzungskonzepts für die 'Urbane Mitte' verbunden. Es ist weiterhin Ziel, das aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ als Gesamtheit - nur zeitlich gestaffelt in zwei Bebauungsplänen - festzusetzen. Die zeitliche Staffelung ergibt sich durch äußere Rahmenbedingungen (Zeitplan für die Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3. BA), die durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht beeinflussbar sind.

Senstadt

II. Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB und § 4c BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt und das Ergebnis in folgendem Umweltbericht dargestellt.

1. Einleitung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB wird eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden (§ 2 Abs. 4 BauGB).

Es ist ein Umweltbericht zum Bebauungsplan zu erarbeiten, dessen Inhalt in § 1 Abs. 6 Nr. 7, § 2 Abs. 4 BauGB und § 4c und in der zugehörigen Anlage dargestellt ist. Im Umweltbericht müssen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden (§ 2 Abs. 4 BauGB). Das Ergebnis des Umweltberichts ist im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB).

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen.

Mit dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die planungsrechtliche Grundlage für das im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg geplante Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ am Park am Gleisdreieck geschaffen werden. Im Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sind neun Kerngebiete vorgesehen (MK 1-9). Das städtebauliche Konzept als Grundlage für den Bebauungsplan sieht sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 vor. Die Türme sollen in ihren Höhen und in ihrer trapezförmigen Ausrichtung variieren. Im nördlichen Teil des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt Gleisdreieck sollen fünf Türme festgesetzt werden (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“). Geplant sind ein 52 m hohes (Gebäudeoberkante in Meter über Gelände), ein 62 m hohes und ein 65 m hohes Hochhaus sowie zwei 90 m hohe Hochhäuser. Das Kerngebiet MK 8 wird aus dem U-Bahnhofsbauwerk „Gleisdreieck“ mit den im Dreieck angeordneten Viaduktbögen gebildet, auf denen die Gleisanlagen verlaufen und der Kreuzungsbahnhof angeordnet ist. Im Kerngebiet MK 9 soll an der Luckenwalder Straße ein Lückenschluss durch ein 22 m hohes Gebäude ermöglicht werden.

Im südlichen Teil des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ und damit im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen mit dem Turm 6 ein 49 m hohes Hochhaus und mit Turm 7 ein 25 m hohes Hochhaus planungsrechtlich ermöglicht werden.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst neben den geplanten Kerngebieten MK 6 (Turm 6) und MK 7 (Turm 7) eine private Erschließungsstraße zum Anschluss des Plangebiets an die öffentliche Verkehrsfläche Trebbiner Straße. Es soll ein Urbanes Quartier mit Büro- und Einzelhandelsnutzungen sowie einem Sportschwerpunkt entstehen. Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die beiden Kerngebiete MK 6 und MK 7 sowie die private Erschließungsstraße zu schaffen.

Entwurf

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat eine Größe von ca. 7.940 m² und liegt zwischen Park am Gleisdreieck und Deutschen Technikmuseum. Nördlich des Plangebietes schließt der ehemalige Postbahnhof (heute STATION Berlin) an. In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 kann die zulässige Grundfläche oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.

1.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden

Neben den Vorschriften des Baugesetzbuches mit den umweltbezogenen Zielsetzungen der §§ 1 und 1a BauGB existieren eine Reihe weiterer für die Bauleitplanung relevanter Fachgesetze, Verordnungen und Richtlinien mit umweltschützendem Charakter sowie übergeordnete Planungen mit Zielaussagen zum Umweltschutz, die als Grundlage und Bewertungsmaßstäbe für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Planung heranzuziehen sind.

1.2.1 Baugesetzbuch

Bauleitpläne sollen gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 Baugesetzbuch eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung sichern, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Es ist eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu gewährleisten. Sie sollen gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung gemäß § 1 Abs. 3 Satz 3 BauGB vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ist dargestellt, dass die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sind. Hier werden alle Schutzgegenstände benannt. In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, § 2 Abs. 4 und § 4c BauGB und in der zugehörigen Anlage sind die Inhalte der Umweltprüfung dargestellt.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Baugesetzbuches durch die Erfassung der umweltbezogenen Belange im Rahmen der Umweltprüfung und deren Berücksichtigung in der Abwägung.

1.2.2 Bundesnaturschutzgesetz

Gemäß § 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass

1. die biologische Vielfalt
2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

Entwurf

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

Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Standortes und seine Bedeutung für Natur und Landschaft werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und bewertet, so dass diese Belange in die Abwägung eingestellt werden können.

Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden (§ 18 BNatSchG). Gemäß § 1a BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in der Abwägung zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nach § 1a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Daher wird das Planungsrecht, das für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nach § 34, § 35 und § 30 BauGB besteht, zunächst dargestellt. Im Rahmen der Umweltprüfung wird die Eingriffsregelung abgearbeitet und Maßnahmen zur Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen festgesetzt (vgl. Kapitel A II 2.5 „Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB“).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt weder in Schutzgebieten im Sinne der §§ 22f BNatSchG noch in Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäischen Vogelschutzgebieten. Erhaltungsziele und der Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten sind durch die Planung nicht betroffen.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten, Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Im Bebauungsplanverfahren ist daher zu prüfen, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die prognostizierte spätere Umsetzung der Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Werden geschützte Arten festgestellt und kann das Vorhaben nicht so geplant werden, dass diese Arten oder deren Lebensstätten nicht beeinträchtigt werden, so ist bei der obersten Naturschutzbehörde die Zusicherung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 bzw. einer Befreiung nach § 67 BNatSchG einzuholen. Die artenschutzrechtlichen Verbote des BNatSchG unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine faunistische Erfassung und die Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können (vgl. Kapitel A II 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“).

1.2.3 Bundes-Immissionsschutzgesetz und Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und des Landes-Immissionsschutzgesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1 BImSchG).

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht umgesetzt. Schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm sind zu verhindern, vorzubeugen oder zu vermindern. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes.

Zu diesem Zweck werden **Lärmaktionspläne** erarbeitet. Der Senat von Berlin hat in seiner Sitzung vom 20. Januar 2009 den von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz auf Grund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) aufgestellten Lärmaktionsplan 2008 für das Land Berlin beschlossen. Mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 wird Bilanz gezogen und der Lärmaktionsplan 2008 und die hierin aufgezeigten Maßnahmen fortgeschrieben, sofern sie noch nicht umgesetzt wurden.

Der Lärmaktionsplan 2008 bereitet Maßnahmen vor, die durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den jeweiligen geltenden Rechtsvorschriften umzusetzen sind (Tempo 30, Verbesserung der Straßenraumorganisation, Fahrbahnsanierungen). Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben Planungsträger dies bei den Planungen zu berücksichtigen.

Die Lärmaktionsplanung erfolgt sowohl rahmensetzend für die gesamtstädtische Ebene als auch konkretisierend für 12 ausgewählte Konzeptgebiete und 8 ausgewählte Konzeptstrecken. Die Konzepte gelten auch mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 (bis auf wenige Ausnahmen) weiter. Das Plangebiet ist kein Teil eines Konzeptgebietes oder einer Konzeptstrecke. Es liegt auch kein sog. Hot-Spot im Gebiet. Östlich des Plangebietes beginnt am Tempelhofer Ufer das Konzeptgebiet Mehringdamm. Für das Tempelhofer Ufer, das direkt durch eine Verkehrszunahme auf den Zubringerstraßen zum Plangebiet betroffen sein könnte, ist aber keine Maßnahmen dargestellt.

Der Lärmaktionsplan 2019-2023 identifiziert neue Handlungsfelder und Maßnahmen. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren, ein Tempo 30-Nachtkonzept, ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume oder auch das Verhalten im Straßenverkehr. Mit der oberirdischen Verkehrsberuhigung im Plangebiet werden damit bereits Ziele dieses Plans aufgegriffen, da somit Gewerbelärm durch Park-Suchverkehr vermieden wird.

Das Plangebiet und die direkt angrenzenden Bereiche bzw. Zufahrtsstraßen sind keine projektierten Maßnahmenflächen im Lärmaktionsplan 2019-2023.

Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen durch chronischen Lärmstress. Deshalb wird die Einhaltung dieser Werte als mittelfristiges Ziel formuliert. Diese gesundheitsrelevanten Schwellenwerte dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärmminderungsplanung.

Durch die Planung wird es zu einer Erhöhung des Ziel- und Quellverkehrs kommen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die Umweltauswirkungen durch ein schalltechnisches Fachgutachten untersucht und die Erheblichkeit der Auswirkungen durch den zusätzlichen Verkehr eingeschätzt (vgl. Kapitel A II 2.4.2 „Schutzgut Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen“).

Signatur

Für die Abschnitte der U-Bahnstrecken der U1 und U2, die als Hochbahnviadukte ausgebaut sind, wurden bei Streckensanierungen in den letzten Jahren entsprechende bauliche Maßnahmen durchgeführt, wie die Entdröhnung von Brückenfahrbahnen durch hochelastische Lagerung der Schienen oder die Ausstattung des Schotteroberbaus mit Unterschottermatten.

Der Senat hat den **Luftreinhalteplan 2011-2017** am 18. Juni 2013 beschlossen. Aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen der hohen Luftbelastungen enthält der Luftreinhalteplan 2011-2017 Maßnahmen, um die Luftqualität weiter zu verbessern und den Zeitraum und das Ausmaß der Überschreitung der Grenzwerte so weit wie möglich zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Handlungsfelder Stadtplanung, Verkehr, Wärmeversorgung, Baustellen, Industrie und Gewerbe. Eine Verschärfung der Fahrzeugkriterien für die Umweltzone oder eine Ausdehnung der Umweltzone auf das ganze Stadtgebiet Berlin ist nicht vorgesehen.

Am 23. Juli 2019 wurde die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans verabschiedet. Zentrale Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Zusammenstellung und Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung, um schnellstmöglich überall in Berlin die Luftqualitätsgrenzwerte einzuhalten. Der Schwerpunkt der Maßnahmenplanung liegt bei der Reduzierung der Belastung durch Stickstoffdioxid, da hierfür ohne weitere Maßnahmen auch 2020 der Grenzwert für das Jahresmittel an circa 15 Kilometer Straßen nicht sicher eingehalten werden kann. Wie die Ursachenanalyse gezeigt hat, stammen etwa drei Viertel der Stickstoffdioxidbelastung aus dem motorisierten Straßenverkehr, d.h. aus den Verbrennungsmotoren in Pkw und Lkw. Bei den Maßnahmen des Luftreinhalteplans steht daher die Minderung des Schadstoffausstoßes im Straßenverkehr an erster Stelle. Die Maßnahmenplanung, wie Tempo 30 oder Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge, betreffen das Plangebiet nicht unmittelbar.

Durch die Schaffung eines oberirdisch autofreien Quartiers sowie die nach geplantem Ausbau des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ sehr gute Anbindung an den ÖPNV wird aber in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ den Zielen des Luftreinhalteplans Rechnung getragen.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten erarbeitet (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“).

1.2.4 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren. Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden.

Die Planung sieht die Entwicklung auf bereits überformten Standorten vor. Das Plangebiet wurde in der Vergangenheit zu Verkehrszwecken genutzt. Den Zielen des Bundes-Bodenschutzgesetzes wird somit insofern entsprochen, da hier bereits überformte Böden überplant werden. Die geplante Versiegelung, die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes-Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.

Senat

Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 304, 391 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:

Flurstücke 3504	Teilflächen von BBK-Nr. 391
Flurstücke 3501, 3412	Teilflächen von BBK-Nr. 390
Flurstück 3498	Teilfläche von BBK-Nr. 304

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Landplus 2014) untersucht. Es wurde nur eine lokale Bodenverunreinigung mit einer Fläche von 250 m² ganz im Süden des Plangebietes festgestellt. Hier ist vermutlich durch den Eintrag von Teerölen eine begrenzte PAK Verunreinigung des Bodens entstanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Aus gutachterlicher Sicht steht einer Austragung des Altlastenverdachts nichts entgegen, wenn die vorhandenen belasteten Böden fachgerecht entsorgt werden (Landplus 2014).

Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll, gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 BlnBodSchG).

Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/ Altlasten zu informieren.

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse der Bauherrin und ist nicht Gegenstand der Festsetzung, aber des Städtebaulichen Vertrages.

1.2.5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Berliner Wassergesetz (BWB)

Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes ist es, die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Das Gesetz gilt für oberirdische Gewässer, Küstengewässer und Grundwasser. Die Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen sowie der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben, so dass damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Dabei sind insbesondere mögliche Verlagerungen von nachteiligen Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes zu berücksichtigen; es ist ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt, unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes zu gewährleisten.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.

Senat

Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz 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. Sonstige Belange stehen der Versickerung insbesondere dann entgegen, wenn dadurch in den Gebieten Vernässungsschäden an der Vegetation oder den Bauwerken entstehen oder Bodenbelastungen hervorgerufen werden können.

Durch die Altlastensituation sind in Teilen des Plangebietes diese Voraussetzungen im Bestand nicht gegeben. Durch die für die Umsetzung der Planung erforderliche Neubewertung nach BBodSchV ist davon auszugehen, dass die Voraussetzungen aber geschaffen werden können. Bei der geplanten Versickerung von Niederschlägen ist entweder eine Kontaminationsfreiheit sicherzustellen oder ein lokaler Bodenaustauch vorzunehmen. Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser wird vollständig zurückgehalten.

Oberirdische Gewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Auswirkungen auf das Grundwasser sind gegenwärtig nicht zu erwarten. Sind im Rahmen von Baumaßnahmen Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich, ist die Wasserbehörde einzubeziehen.

1.2.6 Berliner Energiewendegesetz

Zweck dieses Gesetzes ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Ziel ist es, die klimaschädlichen CO_2-Emissionen bis 2030 um mindestens 70 Prozent, bis 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Energiewendegesetzes, indem Solar- oder Photovoltaikanlagen ermöglicht werden und ein oberirdisch autofreies Quartier geschaffen wird.

1.2.7 Solargesetz

Berlin hat am 17. Juni 2021 das Solargesetz Berlin beschlossen. Das Gesetz trat am 16. Juli 2021 in Kraft. Die Solarpflicht gilt für Maßnahmen ab dem 01.01.2023.

Ziel des Solargesetzes Berlin ist es, die Solarpotenziale auf den Dächern Berlins nutzbar zu machen und somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Das Gesetz regelt für Neubauten und den Bestand im Falle von wesentlichen Umbauten des Daches eine Mindestgröße für zu installierende und zu betreibende Photovoltaikanlagen. Bei Neubauten mit einer Nutzungsfläche von mehr als 50 m² müssen mindestens 30 % der Bruttodachfläche eines Gebäudes mit Photovoltaikanlagen bedeckt sein. Bei wesentlichen Umbauten des Dachs müssen Photovoltaikanlagen mindestens 30 % der Nettodachfläche eines Gebäudes bedecken.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Solargesetzes, indem

- Photovoltaikanlagen allgemein zulässig sind
- in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 die Dächer als Flachdächer auszubilden sind
- Photovoltaikanlagen außerdem auf den Dächern der Türme 6 und 7 über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden können, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Senstadt

1.2.8 Landschaftsprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm Berlin stellt übergeordnet die Belange von Natur und Landschaft jeweils schutzgutbezogen dar. Flächennutzungsplan Berlin und Landschaftsprogramm sind jeweils eigenständige Planungen. Eine Integration der Inhalte des Landschaftsprogramms in den behördenverbindlichen Flächennutzungsplan Berlin wurde nur bedingt vorgenommen. Es wurde jedoch ein Bezug zwischen den Plänen hergestellt. Die Entwicklungsziele bzw. Maßnahmen des Landschaftsprogramms basieren im Wesentlichen auf der vorhandenen Nutzung. Dort, wo der Flächennutzungsplan Berlin neue Nutzungen vorsieht, benennt das Landschaftsprogramm die auf die neuen Nutzungen bezogenen Entwicklungsziele bzw. Maßnahmen. Eine ergänzende Fußnote im Landschaftsprogramm Berlin (LaPro) besagt dazu: „Bei Nutzungsänderungen gemäß Flächennutzungsplan Berlin gelten die Maßnahmen für die neue Nutzung. Die Notwendigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Naturhaushaltsfunktion ist zu prüfen.“

Das Landschaftsprogramm Berlin (LaPro) gliedert sich in vier aufeinander abgestimmte Programmpläne, die Auskunft über die Dringlichkeit der langfristig zu erfüllenden landschaftsplanerischen sowie /-pflegerischen Aufgaben geben. Folgende Anforderungen an Nutzungen sehen die Programmpläne vor:

1.2.8.1 Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz

Der Programmplan Naturhaushalt/ Umweltschutz stellt empfindliche und wertvolle Räume als Vorranggebiete für die Naturgüter Klima, Boden und Wasser dar. Als Ziele für die o.g. Schutzgüter werden in Siedlungsgebieten die Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen (durch Entsiegelungen, Dach-, Hof- und Wandbegrünungen) formuliert. Bei Verdichtung sind kompensatorische Maßnahmen vorzusehen sowie die Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes, eine dezentrale Regenwasserversickerung und die Förderung emissionsarmer Heizsysteme. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen, die bioklimatische Situation und die Durchlüftung ist zu verbessern. Klimawirksame Grün- und Freiflächen sowie Strukturen sind zu erhalten, zu vernetzen bzw. neu zu schaffen. Die Rückstrahlung (Albedo) ist zu erhöhen.

Das Plangebiet liegt wie die gesamte Innenstadt im Vorranggebiet Luftreinhaltung. In diesem Vorranggebiet sind Emissionen zu mindern, Freiflächen zu erhalten und der Vegetationsanteil zu erhöhen.

Das Plangebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen. Die Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen sind zu sichern.

Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. Nur 272 m² Fläche (mit Bodenanschluss) werden gärtnerisch angelegt. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. 15% der Dachflächen pro Kerngebiet werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Das anfallende Niederschlagswasser wird vollständig im Plangebiet zurückgehalten, aber nur zu 42 % versickert oder verdunstet. 58 % des anfallenden Niederschlagswassers werden als Brauchwasser genutzt. Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der nahezu vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nur eingeschränkt möglich. Gemäß städtebaulichem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen,

Sensitiv

Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

1.2.8.2 Teilplan Biotop- und Artenschutz

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz zeigt Entwicklungsziele zur Verbesserung der Lebensbedingungen der wildlebenden Pflanzen- und Tierwelt auf. Er umfasst die programmatischen, räumlich darstellbaren Inhalte des Artenschutzprogramms.

Das Plangebiet ist im Programmplan Biotop- und Artenschutz als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen eingestuft. In diesen werden insbesondere der Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt, Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, die Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung sowie die Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands gefördert. Die Pflege sollte in Grün- und Parkanlagen extensiviert werden.

Auf Erhalt wertvoller Biotope und die Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterung und Nachverdichtung ist zu achten.

Als Ziel wird die Entwicklung/Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen formuliert.

Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen pro Kerngebiet werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein.

1.2.8.3 Teilplan Landschaftsbild

Im Programmplan Landschaftsbild werden Entwicklungsräume entsprechend ihrer unterschiedlichen siedlungs- und landschaftsprägenden Merkmale dargestellt. Ziel ist der Erhalt und die Entwicklung des Erscheinungsbildes der Stadtlandschaft, u. a. der Erhalt der markanten Landschaftselemente und der naturräumlichen Gliederung.

Das Plangebiet liegt innerhalb des städtischen Übergangsbereichs mit Mischnutzungen, in dem u.a. charakteristische Stadtbildbereiche sowie markante Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung erhalten und entwickelt sowie ortstypische Gestaltelemente berücksichtigt werden sollen. Eine Quartiersbildung soll durch die Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten erfolgen. Der Grünanteil auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen) soll entwickelt werden. Bei Siedlungserweiterungen sind ortsbildprägende Freiflächen, begrünte Straßenräume und Stadtplätze anzulegen.

Als Ziel wird formuliert: Erhalt und Entwicklung typischer Elemente des Landschaftsbildes und Beseitigung von Landschaftsbildschäden.

Als übergeordnete Strukturelemente sind Landschafts- oder siedlungsraumtypische Grün-/ Freiflächen und Vegetationsbestände zu benennen.

Senat

Durch die Planung werden der ehemalige Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof „Gleisdreieck“ als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.

1.2.8.4 Teilplan Erholung und Freiraumnutzung

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung stellt das Plangebiet als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren dar. Freiflächen und Erholungspotenziale, Konzepte für die Erholungsnutzung, kleine, quartiersbezogene Grün- und Freiflächen und Wegeverbindungen sind zu entwickeln sowie Schutzpflanzungen bei angrenzenden Wohn- und Erholungsnutzungen sowie Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden sind zu schaffen. Baumpflanzungen sind auf geeigneten Flächen durchzuführen.

Die genannten Ziele werden durch die Planung weitestgehend berücksichtigt. Die Entwurfsplanung des dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Städtebaus zeigt quartiersbezogene Plätze in verschiedenen Dimensionen und Qualitäten auf. Ziel ist die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung ist nicht geplant. Diese wird durch den unmittelbar angrenzenden Park am Gleisdreieck abgedeckt. Der Weg zwischen Ost- und Westpark, der zugleich einen Abschnitt des Radfernweges Berlin-Leipzig bildet, liegt außerhalb des Plangebietes und wird nicht tangiert.

1.2.8.5 Gesamtstädtische Ausgleichsfunktion

Das Landschafts-/ Artenschutzprogramm wurde im Jahr 2004 um die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption ergänzt. Im Rahmen der Konzeption wurden Suchräume und Flächen ermittelt, für die aus gesamtstädtischer Sicht ein besonderes Handlungserfordernis besteht. Die Priorität dieser Flächen resultiert daraus, inwieweit sie in der Lage sind, das Natur- und Freiraumsystem der Stadt zu stützen bzw. zu ergänzen. Bei der Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffe in der verbindlichen Bauleitplanung sind für die Maßnahmen des Ausgleichs die prioritären Räume und Flächen der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption des LaPro grundsätzlich vorrangig zu berücksichtigen.

Die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption stellt die Grundelemente des Berliner Freiraumsystems dar. Hierzu gehört neben dem „grünen Achsenkreuz“ auch der „innere“ und „äußere“ Parkring. Das Plangebiet war nie Teil des Parks. Der Park ist als prioritäre Fläche / Maßnahme für Ausgleichspotenziale dargestellt.

Gemäß der geplanten Entwicklung am Gleisdreieck, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 niedergelegt wurde, wird das Plangebiet als Baufeld entwickelt. Ein Konflikt mit der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption ist daher nicht gegeben.

1.2.9 Landschaftsplan (Entwurf)

Das Plangebiet ist Teil des Landschaftsplans VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“, der 1982 eingeleitet wurde und neben dem Gleisdreieck auch Teile des westlichen Kreuzbergs umfasst. Der Landschaftsplan liegt im Entwurf vor. Ziel des Landschaftsplanes war „der Abbau des Versorgungsdefizites mit Grünflächen und Spielplätzen sowie die Sicherung von Flächen für den Naturschutz“. Vor diesem Hintergrund rückten die vielen unbebauten Flächen der ehemaligen Bahnhofsflächen des Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofes in den

Fokus. Ziel des Landschaftsplanes für das Gleisdreieck war es, die durch die ungestörte dreißigjährige Sukzession entstandene reichhaltige und schutzwürdige Vegetation zu erhalten und die Fläche für die Naherholung der Innenstadt nutzbar zu machen.

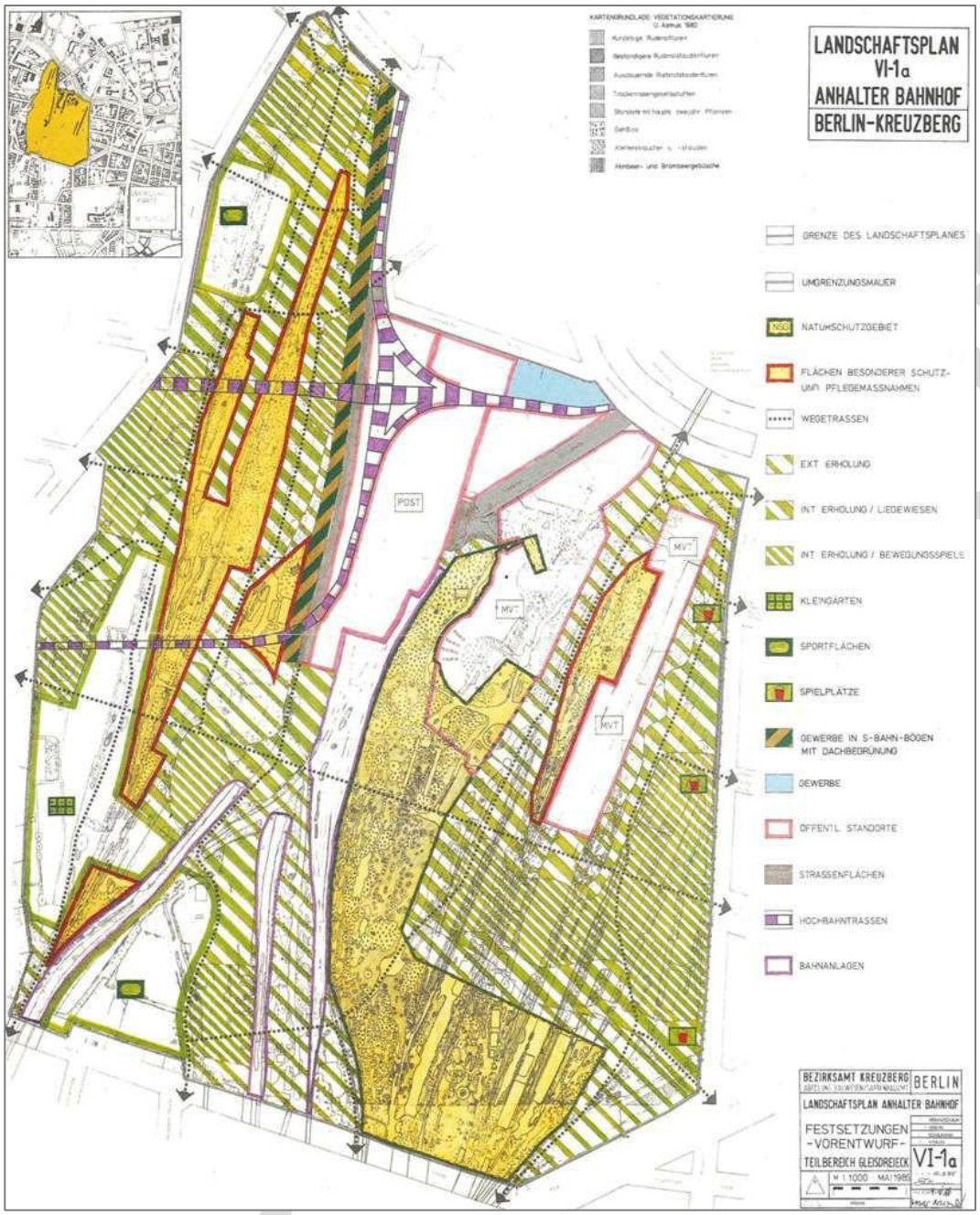


Abbildung 9: Landschaftsplan-Entwurf VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“

Wesentliche Grundzüge der späteren Parkplanung, wie sie durch den Park am Gleisdreieck umgesetzt wurden, sind in diesem Planwerk erstmalig als Ziele dargestellt: Der Schutz und der Erhalt des Wäldchens sowie anderer wertvoller Gehölzbereiche, die Verortung der intensiv genutzten Bereiche etc. Für das Plangebiet werden keine weiteren Zielaussagen getroffen.

1.2.10 Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET / Klima 2.0

Das Land Berlin hat am 31. Mai 2011 den Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima) beschlossen. Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es, die Stadt auf den Klimawandel vorzubereiten. Der Klimawandel trifft die Städte auf besondere Weise, er wirkt sich auf das Bioklima und damit

auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen aus. Der Stadtentwicklungsplan Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin.

Ziel des StEP Klima ist es:

- gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Hitzebelastungen im bebauten und unbebauten Bereich zu verhindern,
- Schäden durch klimawandelbedingte Extremereignisse zu minimieren,
- die ökologischen Systeme der Gewässer auch bei veränderten Niederschlagscharakteristiken zu stabilisieren,
- ein häufiges Überlaufen der Mischwasserkanalisationen zu verhindern,
- Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in Natur- und Freiräumen zu sichern,
- gute Erreichbarkeit mit ÖPNV zu sichern sowie
- die Infrastruktur der Ver- und Entsorgung funktionstüchtig zu halten.

Das Plangebiet ist den Bereichen zugeordnet, die im Bestand tags und nachts noch nicht bioklimatisch belastet sind. Es grenzen aber Gebiete an, die bereits stark belastet sind und für die eine weitere Steigerung der Belastung erwartet wird. Das Plangebiet zählt zu keinem Gebiet mit prioritärem Handlungsbedarf. Die Stadtbäume in diesem Siedlungsraum, zu dem das Plangebiet zählt, sind als potentiell empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer dargestellt. Potenziale zur Entsiegelung unbebauter Flächen sollten ausgenutzt werden.

Der StEP Klima stellt das Plangebiet außerdem als Siedlungsraum mit einem hohen Versiegelungsgrad dar. Im Bestand sind aber nur 30% versiegelt. Versiegelte Flächen tragen dazu bei, dass Niederschlagswasser nicht mehr versickern kann und die Grundwasserbelastung und Stoffkonzentration in den angrenzenden Flächen steigt, da bei punktueller Versickerung des Niederschlags weniger Nähr- und Schadstoffe im Boden gefiltert werden können. Darüber hinaus verhindern versiegelte Flächen die Verdunstung aus Boden und Vegetation und die mit ihr verbundene bioklimatische Abkühlung.

Das Plangebiet gehört wie alle Flächen im S-Bahnring zum Handlungsfeld Mischwassersystem, das sehr überlaufanfällig ist und damit zu einer Verschmutzung der Gewässer beiträgt.

Zur Vertiefung und Profilierung der Inhalte des StEP Klima 2011 trat im Juni 2016 der StEP Klima KONKRET als Werkzeug- und Ideenkasten für Maßnahmen zur Anpassung des Stadtgefüges an die Folgen des Klimawandels hinzu. Für die beiden Leitthemen Hitzeanpassung und wassersensible Stadtentwicklung werden im StEP Klima KONKRET Optimierungen von Anpassungsmaßnahmen in unterschiedlichen Stadtstruktur- und Flächentypen aufgezeigt.

Den Zielen des StEP Klima und des StEP Klima KONKRET wird weitgehend nicht entsprochen. Es werden in nur sehr geringem Umfang klimawirksame Strukturen (rund 12 % des Plangebietes) geschaffen. Hierzu gehören insgesamt 402 m² Vegetationsflächen und 15 % der Dächer pro Kerngebiet, die extensiv zu begrünen sind (456 m²). Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei. Das anfallende Niederschlagswasser wird vollständig im Plangebiet zurückgehalten (KRAFT 2022). Eine Belastung der Vorflut erfolgt daher nicht. Durch die überwiegende Nutzung des Regenwassers als Brauchwasser erfolgen aber keine positiven klimatischen entlastenden Funktionen.

Der Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (Senatsbeschluss vom 20.12.2022) schreibt als strategisches räumliches Konzept den StEP Klima (2011) und die Handreichung StEP Klima KONKRET (2016) fachlich fort.

Senat

Der StEP Klima 2.0 fokussiert sich auf räumliche und stadtplanerische Ansätze zum Umgang mit dem Klimawandel, um das Ziel der Klimaneutralität Berlins bis 2045 zu erreichen. Er beschreibt über vier 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.

Ziele des StEP Klima 2.0 sind die Stadt intelligent weiterzuentwickeln und den CO_2-Austausch zu senken. Dabei soll der Neu- und Weiterbau von Wohn-, Misch- und Gewerbequartiere für Klimaschutz und -anpassung konsequent genutzt werden. Die Stadt soll mit blau-grünen Maßnahmen abgekühlt werden. Grünflächen sind dabei klimagerecht für Tag und Nacht zu qualifizieren. Wasser ist dabei als kostbare Ressource für die klimaoptimierte Stadt zu sichern und zu nutzen. Überflutungen sollen vorgesorgt, Gewässerbelastung reduziert und Gewässerräume attraktiv und biodivers gestaltet werden. Klimaschutz und Klimaanpassung sind regional auszugestalten.

Der StEP Klima 2.0 zeigt, wo Berlin klimaschützend wachsen kann, wo die Herausforderungen im Neubau und Bestand liegen und wie diese im Klimawandel gestaltet werden können. Er stellt dar, wo und wie die Stadt durch blau-grüne Maßnahmen zu kühlen ist, wo Entlastungs- und Potenzialräume liegen, in denen sich durch Stadtentwicklungsprojekte Synergien für den Wasserhaushalt erschließen lassen. Der StEP Klima 2.0 wirkt in der Abwägung und Steuerung von Planungen und Projekten. Seine Planinhalte werden durch weitere Planungen, Diskurs- und Vertiefungsprozesse räumlich und sachlich konkretisiert sowie umgesetzt.

Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird ein Teil eines neuen Zentrums und Kerngebiets geschaffen. Zentren zeichnen sich gemäß StEP Klima 2.0 dadurch aus, dass sie kompakt gebaut sind und in das vorhanden ÖPNV-Netz und Radwegenetz eingebunden sind. Durch ihren hohen Versiegelungsgrad gehören Zentren zu den Gebieten, die durch Hitze und Starkregenfolgen besonders belastet sind. Wichtig ist daher insbesondere für diese Bereiche eine multifunktionale Gestaltung der Freiflächen, Straßen und Plätzen. Es sind kombinierte Nutzungen von Dach-Fassadenflächen zur Kühlung, Retention und Solargewinnung anzustreben. Die Mobilität sollte smart gestaltet werden. Für einen längeren Aufenthalt im Freien sind schattige Klimakomfortplätze mit ausreichenden Sitzgelegenheiten wichtig. Grüne Straßen, Promenaden und Plätze sind auch für die Durchlüftung unverzichtbar. Fassaden sind klimaoptimiert zu gestalten.

Der Handlungsansatz 1 – ‚Mit kurzen Wegen das Klima schützen‘ zeigt, dass das Plangebiet zu der kompakten Stadt mit kurzen Wegen gehört. Es ist schon im Bestand gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

Gemäß Handlungsansatz 2 – ‚Bestand und Neubau blau-grün anpassen‘ gehört das Plangebiet zu den Stadträumen mit hoher bis höchster Hitzebelastung und dort zum Schwerpunktraum Blau-Grüne Maßnahmen zur Kühlung am Tag und in der Nacht.

Gemäß Handlungsansatz 3 – ‚Grün- und Freiräume für mehr Kühlung klimaoptimieren‘ und ‚Klimaoptimierte Grün- und Freiräume zur Entlastung am Tag‘ zählen die Flächen des Plangebietes zu den Siedlungsflächen mit bioklimatischen Aufwertungspotenzial im Wohnumfeld.

Gemäß Handlungsansatz 4 – ‚Synergien zwischen Stadt und Wasser erschließen‘. Gewässersysteme entlasten und Gewässergüte steigern (Mischwasserkanalisation).

Sentinel

Gemäß Handlungsansatz 5 – ‚Gegen Starkregen und Hochwasser vorsorgen‘ gehört das Plan- gebiet zu den Bereichen mit besonderen Anforderungen an die Entwicklung abflussloser Siedlungsgebiete und dort im speziellen zum Schwerpunktraum Einzugsgebiet Mischwasserkanalisation. Die Gefahr für Überschwemmungen wird in diesem Bereich als hoch eingeschätzt.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt die Zielsetzung des StEP Klima 2.0 teilweise. Der Bebauungsplan bereitet einen Teil der Entwicklung des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ vor. Dies ist ein urbanes Quartier kurzer Wege. Es ist bereits gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Das Quartier wird autofrei geplant und mit neuen Formen der Mobilität geplant, so dass ebenerdig Freiräume mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden können. Durch die geplanten Türme ist ein tageszeitbedingter Schattenwurf vorhanden, der klimatisch kühle Räume schafft. Das Plangebiet soll abflusslos gestaltet werden, da das anfallende Niederschlagswasser verdunstet oder versickert oder als Brauchwasser genutzt wird. Es werden neben urbanen Strukturen auch einzelne begrünte Flächen (402 m², davon 130 m² ohne natürlichen Bodenanschluss) mit vereinzeltem Baumbestand (3 Laub- bäume) geschaffen. In geringem Umfang wird Dachbegrünung realisiert (15% der Dachflächen
= 456 m²).

1.2.11 Denkmalschutzgesetz Berlin

Ziel des Gesetzes zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) ist es, Denkmale nach Maßgabe dieses Gesetzes zu schützen, zu erhalten, zu pflegen, wissenschaftlich zu erforschen und den Denkmalgedanken und das Wissen über Denkmale zu verbreiten. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind in die städtebauliche Entwicklung, Landespflege und Landesplanung einzubeziehen und bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen.

Die Ziele des Denkmalschutzgesetzes werden durch den Bebauungsplan berücksichtigt.

Im Geltungsbereich selbst befindet sich kein Denkmal gemäß § 10 i.V.m. § 11 Abs. 2 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln. Direkt angrenzend an das Plangebiet befindet sich der ehemalige Postbahnhof. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich mit dem U-Bahn-Viadukt, dem Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und dem Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs weitere Baudenk- male (vgl. Kapitel A I 2.7 „Denkmalschutz“).

Für den beplanten Bereich nennt das aktuelle öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin derzeit keine Bodendenkmale. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 erfolgte vom Landesdenkmalamt Berlin, Fachgebiet Archäologische Denkmalpflege jedoch der Hinweis, dass das gesamte Plangebiet des Bebauungsplans VI-140 als archäologisches Verdachtsgebiet mit zahlreichen ur- und frühgeschichtlichen Fundplätzen zu betrachten ist. Es handelt sich hierbei um einen neuzeitlichen Friedhof. Das weitere Auftreten von Bodenfunden ist zu erwarten. Aus diesem Grund sollen alle Bodeneingriffe innerhalb des Plangebietes im Vorfeld mit der Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abgestimmt werden.

In dem ausgewiesenen Gebiet befinden sich keine bekannten archäologischen Fundstellen.

Senstadt

1.2.12 Baumschutzverordnung Berlin

Gemäß § 2 der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes in Berlin (Baumschutzverordnung - BaumSchVO) stehen alle Laubbäume und die Nadelgehölzart Waldkiefer (Pinus sylvestris) sowie die Obstbaumarten Walnuss und Türkische Baumhasel unter besonderen Schutz, sofern sie bestimmte Stammumfänge erreicht haben.

Die Schutzbestimmungen der Baumschutzverordnung gelten für

- einstämmige Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm und
- mehrstämmige Bäume, wenn mindestens einer der Stämme einen Mindestumfang von 50 cm hat,

wobei der Stammumfang jeweils in einer Höhe von 130 cm über dem Erdboden gemessen wird. Liegt der Kronenansatz unter dieser Höhe, ist der Stammumfang unmittelbar unter der Krone maßgebend. § 4 BaumSchVO regelt, welche Handlungen an einem Baum verboten sind. Verboten ist danach nicht nur die Beseitigung eines Baumes; die Verbote betreffen auch Maßnahmen, die sich besonders schädigend auf die Bäume auswirken und ihren Weiterbestand gefährden können (z. B. Durchtrennen von Wurzeln).

Die Bäume, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wurden kartiert und gutachterlich hinsichtlich ihrer Vitalität bewertet (FPB 2016/2017). Den Bäumen 2 (114 StU) und 3 (80+80+30+30 StU) wurde die Schadstufe 1 (geschädigt) zugeordnet. Der Baum Nr. 1 (140 StU) erhielt die Schadstufe 2 (stark geschädigt). Damit sind alle drei Bäume zu ersetzen im Falle einer Fällung.

SenStadt

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Untersuchungsrahmen

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch Teilung aus dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen, der das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' umfasste. Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) erfolgte nach der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange. Die Abgrenzung des Untersuchungsumfangs für die Umweltprüfung erfolgte zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange für das gesamte neue Quartier 'Urbane Mitte'. Diese Untersuchungsräume gelten auch für das Bebauungsplanverfahren des nur einen Teilbereich des Quartiers umfassenden Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ fort. Dadurch können auch bei der Umweltprüfung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kumulierende Wirkungen berücksichtigt werden. Die für das Quartier ‚Urbane Mitte‘ abgegrenzten Untersuchungsräume richteten sich nach den möglichen Umweltauswirkungen. Hauptkriterien für die Abgrenzung waren die Reichweiten der Auswirkungen der Planung (Wirkfaktoren) sowie die an das Quartier ‚Urbane Mitte‘ angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten. Es wurden folgende Untersuchungsräume für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gebildet:

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden sowie Wasser erstrecken sich für das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) selbst. Auf das Schutzgut Boden werden durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über den Geltungsbereich des VI-140ca (Urbane Mitte) hinausgehenden Auswirkungen verursacht. Auf das Schutzgut Wasser sind auch keine Auswirkungen außerhalb dieses Geltungsbereichs zu erwarten. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Schutzgüter Boden und Wasser die Auswirkungen innerhalb des Plangebietes betrachtet, da darüber hinaus keine Auswirkungen zu erwarten sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Klima/Luft umfasst neben dem Quartier ‚Urbane Mitte‘ die angrenzenden empfindlichen bestehenden Nutzungen mit dem Park am Gleisdreieck und der Bebauung an der Flottwellstraße sowie die umliegenden Hauptverkehrsstraßen, da hier Auswirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich sind. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Klima/Luft die Auswirkungen in diesen Bereichen mitbetrachtet.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt beschränkt sich auf den Geltungsbereich des VI-140ca (Urbane Mitte) sowie die unmittelbar angrenzenden Flächen des Westparks und den Ausläufern des Wäldchens am Deutschen Technikmuseum. Das Plangebiet ist aufgrund der bereits freigeräumten Flächen als Lebensraum von geringem Wert. Ausnahmen bilden wahrscheinlich Gebäudebrüter und ggf. auch Fledermäuse, für die die Viadukte einen Lebensraum darstellen könnten. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt das Plangebiet und die direkt angrenzenden Flächen betrachtet.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild berücksichtigt die Sichtbeziehungen, die im Rahmen des Konsenskonzeptes für die 'Urbane Mitte' als besonders bedeutsam herausgestellt wurden: Kirche am Dennewitzplatz, Sichtachse Schöneberger Straße sowie die identitätsstiftenden Bauwerke der U-Bahn, das Deutsche Technikmuseum und der Potsdamer Platz. Auch die gegenüberliegende Bebauung an der Flottwellstraße wird als sensible Wohnnutzung in die Betrachtung einbezogen. Der Westpark wird als direkt angrenzender Parkteil in den Untersuchungsraum einbezogen. Die Linie ist gepunktet dargestellt, da die geplanten

Senat

Hochhäuser weithin sichtbar sein werden und die Auswirkungen auf die Stadtgestalt im Rahmen der Umweltprüfung insgesamt untersucht werden sollen. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Landschaftsbild das Plangebiet und die Sichtbeziehungen betrachtet.

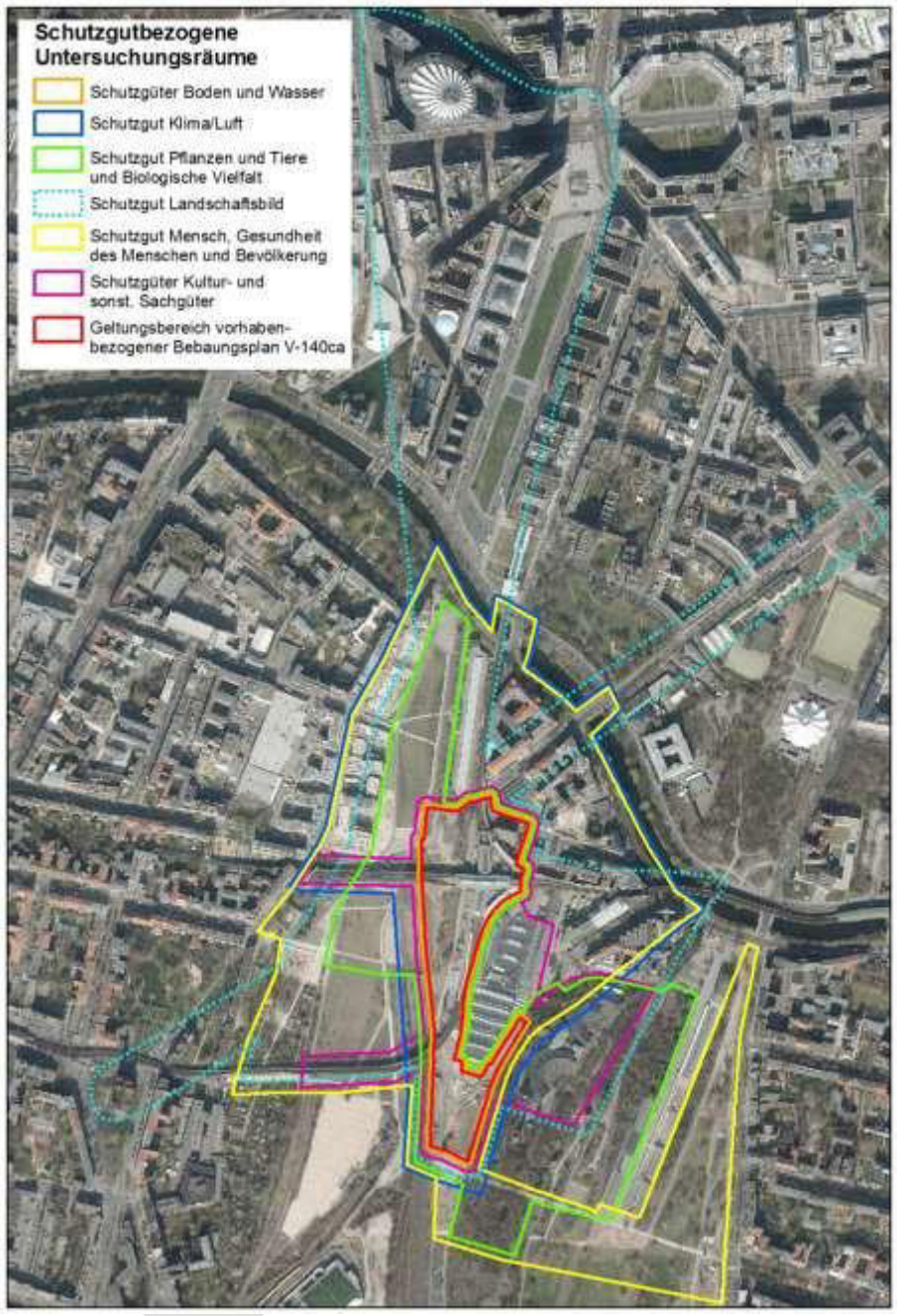


Abbildung 10: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume Umweltprüfung für den Bebauungsplan VI-140ca 'Urbane Mitte', die auch für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ herangezogen werden.

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter umfasst die Hochbahn, den Bahnhof „Gleisdreieck“, den ehemaligen Postbahnhof, das Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs, die Baudenkmale sind und aufgrund des Umgebungsschutzes vor Beeinträchtigungen zu schützen sind. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Schutzgüter Kulturgüter

und sonstige Sachgüter das Plangebiet und die Denkmale im Umfeld betrachtet. In der näheren Umgebung des Plangebiets sind das U-Bahn-Viadukt, der ehemalige Postbahnhof, das Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs zu berücksichtigende Denkmale.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung umfassen neben dem Quartier ‚Urbane Mitte‘ die angrenzenden empfindlichen bestehenden und geplanten Nutzungen, da hier Auswirkungen durch Schallemissionen möglich sind. Der Untersuchungsraum umfasst auch den direkt angrenzenden nördlichen Teil des Westparks sowie den nördlichsten Teil des Ostparks, da hier Auswirkungen auf den Park untersucht werden sollen. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung die angrenzenden empfindlichen Nutzungen hinsichtlich Schallemissionen betrachtet. Der Park am Gleisdreieck wird hinsichtlich seiner zusätzlichen planbedingten Nutzerfrequentierung und möglichen Verschattung durch die geplante Bebauung betrachtet. Für die Umweltprüfung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die Wirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit dem Bestand und seinen Empfindlichkeiten in Beziehung gesetzt und so mögliche erhebliche Umweltauswirkungen prognostiziert. Dabei wird schutzgutbezogen zum Teil auch auf das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' Bezug genommen. Dies erfolgt jedoch nur dann, wenn eine Kumulation von Wirkungen möglich ist, auf die hingewiesen werden soll. Dies kann
z.B. bei Auswirkungen durch Verkehr oder auf das Landschaftsbild der Fall sein. Auch für das Schutzgut Klima erfolgt eine Potenzierung der Wirkungen durch die Umsetzung des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘. Für die Schutzgüter Fläche und Boden beschränkt sich die Betrachtung auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst. Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere werden auch Wechselbeziehungen zum Umfeld des Plangebietes betrachtet.

2.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten dargestellt.

Der Begriff des „Plangebietes“ bezeichnet den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

2.2.1 Schutzgut Fläche

2.2.1.1 Bestand

Das Plangebiet zählt zum Siedlungsbereich. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind 2.348 m², das entspricht rund 30% der Flächen, versiegelt. Die unversiegelten Flächen waren zum Teil ursprünglich versiegelt und sind nun freigeräumt und planiert.

2.2.1.2 Empfindlichkeit

Gegenüber einer Flächeninanspruchnahme besteht in Bezug auf das Schutzgut Fläche nur eine geringe Empfindlichkeit, da die Fläche bereits Teil des Siedlungsraums ist und auch in der Vergangenheit war.

2.2.2 Schutzgut Mensch und seine Gesundheit

2.2.2.1 Bestand

Lärmemissionen

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst ist nicht durch Verkehrslärm von der Straße belastet. Die öffentliche Trebbiner Straße grenzt im Nordosten an das Plangebiet an und endet in einem Wendehammer. Die nächste übergeordnete Straße ist das

Tempelhofer Ufer, auf das die Trebbiner Straße mündet. Im Verlauf des Tempelhofer Ufers werden gemäß Umweltatlas Berlin Werte über 75 dB(A) (Tag-Abend-Nacht-Index) erreicht. An der Straßenrandbebauung im Einmündungsbereich an der Trebbiner Straße werden Werte von 70-75 dB(A) erreicht. Die Vorbelastung des Tempelhofer Ufers und der Einmündung der Trebbiner Straße, die zukünftig die geplante Bebauung erschließen werden, ist damit im Be- stand sehr hoch.

Für das Plangebiet sind die U-Bahn, die in der Umgebung in Hochlage verläuft, sowie die Fernbahn, die westlich an das Plangebiet unmittelbar anschließt, die Hauptlärmquelle. Es werden 55-60 dB(A) und lokal 60-65 dB(A) (Strategische Lärmkarte L Den (Tag-Abend-Nacht-Index)) im gesamten Plangebiet erreicht. Das Plangebiet ist sehr stark durch Lärm belastet.

Nördlich des Plangebietes des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ grenzt die sog. STATION Berlin an (Gewerbelärm). Die STATION Berlin im ehemaligen Postbahnhof wird als Veranstaltungslocation genutzt. Neben dem Veranstaltungslärm selbst entstehen Geräuscheinwirkungen durch Liefer- und Ladeverkehr auf dem Grundstück.

Erholungsfunktion

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat im Bestand überwiegend keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge, es ist öffentlich nicht zugänglich und überwiegend eingezäunt. Das Plangebiet wird geprägt durch brachliegende Flächen und eine Pflasterstraße. Das Plangebiet grenzt im Westen an den Radfernweg Berlin-Leipzig und im Süden an eine Platzfläche des Ostparks. Der Radfernweg westlich des Plangebietes verbindet Ost- und Westpark und hat damit eine wichtige Verbindungsfunktion. Der nordöstliche Teil des Plangebietes wird durch die gepflasterte Zufahrt zur Trebbiner Straße gebildet.

2.2.2.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Lärmbelastung und einer Erhöhung der Verkehrsmengen, da das Plangebiet insbesondere durch die Hoch- und Fernbahnen lärmtechnisch bereits stark vorbelastet ist. Auch durch Gewerbelärm der nördlich angrenzenden STATION Berlin besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung.

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen des Weges zwischen Ost- und Westpark, der direkt angrenzend an das Plangebiet verläuft, sowie gegenüber Beeinträchtigungen des angrenzenden Parks am Gleisdreieck.

2.2.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

2.2.3.1 Bestand

Im Frühjahr 2016 erfolgte eine Biotoptypenkartierung für das gesamte Quartier der ‘Urbanen Mitte’, die 2017 aufgrund einer Erweiterung des Geltungsbereichs zum Anschluss an die Trebbiner Straße ergänzt wurde. Die Kartierung wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet und wird für diesen Bereich im Folgenden dargestellt. Da sich der Bestand seit der Kartierung nicht wesentlich verändert hat, kann die Kartierung weiterhin Abwägungsgrundlage sein.

Senstadt

Abbildung 11: Biotoptypenkartierung (FPB 2016, 2017)

Es kommen keine wertvollen Biotope im Plangebiet vor (FPB 2016/2017). Rund die Hälfte des Plangebietes ist im Bestand mit artenarmer Vegetation bestanden. Auf den Bahnbrachen befindet sich kein oder nur spärlicher Bewuchs im Bereich der Aufschüttungen.

Im Plangebiet wurden drei Bäume kartiert, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind. Es handelt sich um nichtheimische Gehölze: zwei Spitz-Ahorne und ein Eschen-Ahorn.

Aufgrund der geringen Vegetationsausstattung ist nur von einer untergeordneten Lebensraumfunktion auszugehen. Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde im Rahmen des Verfahrens zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) faunistisch untersucht (Scharon 2017) und diese Untersuchung wurde bezogen auf das Plangebiet ausgewertet.

Das Vorkommen folgender streng geschützter- bzw. planungsrelevanter Arten und Artengruppen kann auf Grund der Biotopausstattung für das gesamte Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ ausgeschlossen werden:

- an Altbäume gebundene xylobionte Käferarten der FFH-Richtlinie.
- an Wiesen, trockene Gehölzsäume u. a. Biotope gebundene streng geschützte Arten, wie die Zauneidechse Lacerta agilis.
- an Gewässer gebundene Arten (Säugetiere, Amphibien, Fische, Libelle, Wasserkäfer, Muscheln).
- streng geschützte Schmetterlinge wegen des Fehlens geeigneter Nahrungspflanzen: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling Glaucopsyche nausithous, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling Glaucopsyche teleius, Großer Feuerfalter Lycaena dispar, Nachtkerzenschwärmer Proserpinus proserpina.

Im Verlauf der Untersuchung des gesamten Quartiers der ‚Urbanen Mitte‘ konnte eine Fledermausart – die Zwergfledermaus – festgestellt werden, die dieses vereinzelt als Nahrungsgebiet überfliegt. Quartierfunde in den vorhandenen Bäumen und Gebäuden im geplanten Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ gelangen nicht. Dies ist auf die vorwiegend geringen Stammdurchmesser der vorhandenen Bäume und die umfangreichen Rückbau- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche und deren unmittelbaren Umgebung zurückzuführen. Insgesamt ist das Gelände kein hochwertiger Lebensraum für die Fledermauspopulationen der Umgebung. Es sollte aber beachtet werden, dass zu unterschiedlichen Jahreszeiten auch innerhalb der vorliegenden Biotopstrukturen sehr gut geeignete Jagdhabitate z.B. für die Zwergfledermaus vorhanden sind. Das betrifft vor allem die Randbereiche der Stadtwälder, an die das geplante Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ angrenzt (Scharon 2017).

Die Raumnutzung der beobachteten Tiere deutet vorwiegend in östliche Richtung. In den umliegenden Gebäuden, bis hin zu den Wohngebieten in Blockbebauung östlich der Möckernstraße, werden Quartiere vermutet. Die Zwergfledermaus ist eine charakteristische Art, die ihre Quartiere an Gebäuden hat (Scharon 2017).

Da im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Gebäude vorhanden sind, werden keine Konflikte mit Quartieren entstehen. Die drei kartierten Bäume weisen keine Quartiere auf.

An der östlichen Plangebietsgrenze wurden im Bereich der Gehölze am Technikmuseum Fitis, Mönchsgrasmücke und Amsel festgestellt (Scharon 2017). Bei Mönchsgrasmücke und Amsel handelt es sich vorwiegend um verbreitete und im Brutbestand zunehmende bzw. gleichbleibende Arten. Der Fitis ist im Brutbestand rückläufig.

Direkt angrenzend bzw. knapp im Plangebiet wurde südlich der STATION Berlin der Girlitz festgestellt.

Bei den festgestellten Arten und deren Revieren handelt es sich um Freibrüter, deren Fortpflanzungsstätten dann geschützt sind, wenn sich darin Entwicklungsstadien befinden.

Senat

Abbildung 12: Überlagerung Brutvogelkartierung Scharon (2017) mit Bebauungsplan VI-140cab (G - Girlitz, A - Amsel, M - Mönchsgrasmücke, F - Fitis).

Das Plangebiet hat insgesamt nur eine geringe Wertigkeit bezogen auf die biologische Vielfalt.

2.2.3.2 Empfindlichkeit

Für das Plangebiet besteht nur eine geringe Veränderungsempfindlichkeit in Bezug auf die Lebensraumfunktion.

2.2.4 Schutzgut Boden

2.2.4.1 Bestand

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt am Rand des War- schau-Berliner Urstromtals. Das Gelände im Plangebiet steigt von Norden nach Süden an. Der niedrigste Punkt liegt mit 35,1 m ü. NHN im nördlichen Teil der Trebbiner Straße. Auf der Trebbiner Straße steigt das Gelände auf 37 m ü. NHN und fällt im südlichen Bereich der Straße auf 35,6 m ü. NHN ab. Im Süden steigt das Gelände auf 37,4 m ü. NHN an.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind 2.348 m², das entspricht rund 30% der Flächen, versiegelt. Die unversiegelten Flächen waren zum Teil ursprünglich versiegelt und sind nun freigeräumt und planiert. Im Bereich der unversiegelten Flächen liegt als Bodengesellschaft Lockersyrosem + Regosol + Pararendzina vor. Das Ausgangsmaterial sind Aufschüttungen von Sanden, Schottern, Industrie-, Bau- und Trümmerschutt. Die Auffüllungsböden wurden im Rahmen von Rammkernsondierungen in Tiefenlagen zwischen 0,5 m und maximal 4,7 m angetroffen. Die durchschnittliche Mächtigkeit liegt bei 2,5 m. Unter den Auffüllungsböden sind Sande des Urstromtals anzutreffen.

SenStadt

Die Böden befinden sich im sog. Unerheblichkeitsbereich. Dies sind Böden, bei denen bei der Planung keine besonderen Anforderungen bestehen. Die allgemeinen Belange des Bodenschutzes sind dennoch zu berücksichtigen. Insgesamt liegt im Plangebiet nur eine geringe Leistungsfähigkeit im Mittel der fünf Bodenfunktionen (Summe der Einzelbewertungen < 9) und keine hohe Leistungsfähigkeit bei einer der Bodenfunktionen vor. Der gesamte Bereich des Plangebietes ist durch die Vornutzung bereits stark anthropogen beeinflusst.

Abbildung 13: Versiegelung (grau) im Bestand (2017) außerhalb der Straßenverkehrsfläche

Senat

Altlasten

Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 304, 391 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:

Flurstück 3504	Teilfläche von BBK-Nr. 391
Flurstücke 3501, 3412	Teilflächen von BBK-Nr. 390
Flurstück 3498	Teilfläche von BBK-Nr. 304

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Landplus 2014) untersucht. Es wurde nur eine lokale Bodenverunreinigung mit einer Fläche von 250 m² ganz im Süden des Plangebietes festgestellt. Hier ist vermutlich durch den Eintrag von Teerölen eine begrenzte PAK-Verunreinigung des Bodens entstanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Aus gutachterlicher Sicht steht einer Austragung des Altlastenverdachts nichts entgegen, wenn die vorhandenen belasteten Böden fachgerecht entsorgt werden (Landplus 2014).

Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll, gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 Bln-BodSchG).

Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/ Altlasten zu informieren.

Kampfmittel

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse der Bauherrin und ist nicht Gegenstand der Festsetzung, aber des Städtebaulichen Vertrages.

2.2.4.2 Empfindlichkeit

Im Plangebiet besteht eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung/ Überbauung, da viele Flächen im Bestand bereits versiegelt bzw. zumindest gestört sind.

2.2.5 Schutzgut Wasser

2.2.5.1 Bestand

Das Grundwasser fließt laut Angabe der Grundwassergleichenkarte im Geologischen Atlas von Berlin großräumig in nördliche Richtung zur Spree. Innerhalb des Plangebietes wurde ein flach nach Norden abfallender Grundwasserspiegel festgestellt (Landplus 2016). Es ist von einem Grundwasserflurabstand von etwa 4,25 m auszugehen (Landplus 2016).

Für den überwiegenden Teil des Plangebietes ist von einem gestörten Wasserhaushalt auszugehen. Auf 70% der Flächen, die unbefestigt sind, kann das anfallende Niederschlagswasser zwar versickern, aber durch den geringen Vegetationsanteil ist der Anteil an Verdunstung gering.

Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist als hoch einzustufen, da durch die sandigen bis kiesigen Deckschichten mit nur geringen bindigen Anteilen die Sickergeschwindigkeit relativ hoch ist.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die anstehenden, natürlich gelagerten Talsande sind als wasserdurchlässig einzustufen und daher zur Versickerung von Niederschlagswasser geeignet (Landplus 2016).

2.2.5.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers, da die Wasserdurchlässigkeit äußerst hoch und das Filtervermögen gering ist. Gegenüber einer Zunahme der Versiegelung und einer dadurch bedingten Veränderung des naturnahen Wasserhaushaltes besteht eine mittlere Empfindlichkeit.

SenStadt

2.2.6 Schutzgut Klima / Luft

2.2.6.1 Bestand

Der überwiegende Teil des Plangebietes ist unversiegelt, aber nur spärlich mit Vegetation bewachsen und heizt sich daher vergleichsweise stark auf (GEO-NET 2021c). Die versiegelten Flächen im Plangebiet, die einen Flächenanteil von rund 30% im Bestand einnehmen, wirken klimatisch belastend. Die thermische Situation im Plangebiet ist durch die fehlende bzw. nur spärliche Vegetation sowie die versiegelten Flächen insgesamt überwiegend ungünstig. Die nächtliche Abkühlung liegt im Bereich von 16-17°C (GEO-NET 2021c) und ist daher günstiger als bei vollversiegelten Flächen. Diese verbleiben bei Werten von 19-20°C. Die positive nächtliche Abkühlung kann auch auf die Nähe zu dem Park am Gleisdreieck sowie den Stadtwäldern am Deutschen Technikmuseum zurückgeführt werden. Der Park am Gleisdreieck ist klimatisch betrachtet eine Grün- und Freifläche mit höchster Schutzwürdigkeit.

Westlich des Plangebietes verlaufen über den Park am Gleisdreieck Kaltluftvolumenströme mäßiger Intensität. Am westlichen Rand des Plangebietes ist der Kaltluftvolumenstrom noch in gleicher Intensität vorhanden, ist dann aber im Plangebiet gering ausgeprägt. Morgens verläuft ein bodennahes Windfeld von Süden nach Nordwesten mit geringer Intensität (GEO-NET 2021c).

2.2.6.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer weiteren Zunahme der Versiegelung und Verdichtung, da die thermischen Bedingungen bereits im Bestand ungünstig sind. Die Empfindlichkeit gegenüber klimatisch bedeutsamem Vegetationsverlust ist im überwiegenden Teil des Plangebietes gering, da nur wenig Vegetationsbestand vorhanden ist.

Die Empfindlichkeit gegenüber einer Verkehrszunahme und dadurch bedingten Zunahme der Luftbelastung wird als hoch eingeschätzt. Die Trebbiner Straße, die an das Plangebiet angrenzt, ist im Bestand zwar nicht stark belastet, mündet aber auf das Tempelhofer Ufer, auf dem eine hohe Vorbelastung vorliegt.

2.2.7 Schutzgut Landschaftsbild

2.2.7.1 Bestand

Das Plangebiet ist im Bestand durch abgeräumte Brachflächen südlich des ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin) sowie eine Pflasterstraße geprägt. Gegenüber dem Park am Gleisdreieck sowie dem Museumspark des Deutschen Technikmuseums ist das Plangebiet eingezäunt.

Die Umgebung des Plangebietes wird durch die weithin sichtbaren Landmarken des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“ sowie der in Hochlage verlaufenden U-Bahn und dem Deutschen Technikmuseum geprägt.

2.2.7.2 Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit im Plangebiet ist gering, da das Plangebiet durch eine wenig attraktive Brache geprägt ist. Die Empfindlichkeit der Umgebung gegenüber Veränderungen im Plangebiet ist hingegen höher zu bewerten, da im Umfeld viele identitätsstiftende Landmarken vorhanden sind.

Senstadt

2.2.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

2.2.8.1 Bestand

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmale (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln). In der näheren Umgebung des Plangebiets sind das U-Bahn-Viadukt, der ehemalige Postbahnhof, das Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs als Baudenkmale zu beachten (vgl. Kapitel A I 2.7 „Denkmalschutz“).

Als Sachgüter sind die Flächen des Deutschen Technikmuseums, die an das Plangebiet angrenzen, zu betrachten, die durch umweltbezogene Wirkfaktoren (z.B. Lärm, Erschütterungen in der Bauphase) beeinträchtigt werden könnten. Wie bereits im Rahmen des Schutzgutes Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung beschrieben, ist die Lärmbelastung im Bestand durch die in der Umgebung ebenerdig und in Hochlage verlaufenden Bahnen sehr hoch.

2.2.8.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen von Kulturgütern, da im Plangebiet und im unmittelbaren Umfeld Baudenkmäler vorhanden sind, die vor Beeinträchtigungen zu schützen sind.

Die Empfindlichkeit gegenüber Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter ist aufgrund der hohen Belastung im Bestand als hoch zu bewerten.

2.3 Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde sich die naturschutzfachliche Wertigkeit gegenüber dem Bestand (Basisszenario) des Plangebietes nicht weiter signifikant erhöhen. Die Flächen würden im Rahmen der natürlichen Sukzession durch Pflanzen besiedelt werden. Allerdings würde die Entwicklung von Gehölzen und Bäumen Jahrzehnte dauern. Die Bodenfunktionen sind im Bestand bereits beeinträchtigt. Sehr langfristig würde sich durch die absterbenden Pflanzenteile Humus bilden und das Bodenleben würde sich erhöhen. Die Verdunstung würde mit zunehmendem Bewuchs steigen und es würde sich ein naturnäherer Wasserhaushalt einstellen.

Senstadt

Abbildung 14: Planungsrechtiche Bewertung des Plangebietes

Auch bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung von 36 % des Plangebietes möglich. 24 % des Plangebietes wird dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet. Danach ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich u.a. nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Aus der näheren Umgebung lässt sich im nordöstlichen Teil des Plangebietes die Zulässigkeit einer gewerblichen Nutzung mit einer Überbauung von 50 % der Fläche ableiten (Anteil, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf). Das würde einer GRZ von 0,5 und einer zulässigen Überschreitung durch Nebenanlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer GRZ von max. 0,75 entsprechen. Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche hat eine Größe von 1.896 m^2. Es ist also die Versiegelung von 1.422 m^2 bereits zulässig. Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche beschränkt sich auf die Verlängerung der Trebbiner Straße und wäre für eine Entwicklung als Gewerbegebiet nur eingeschränkt nutzbar. Die Fläche grenzt auch nicht unmittelbar an die nach Baunutzungsplan für Berlin von 1960 bebaubare Fläche an.

Der Bereich südlich der STATION Berlin ist nach § 30 BauGB zu beurteilen. Die Fläche nimmt 12 % des Plangebietes ein. Hier wäre gemäß Baunutzungsplan für Berlin von 1960 eine hundertprozentige Versiegelung möglich (vgl. Kapitel A II 2.5.1.2 „Nach § 30 BauGB zu bewertende Flächen“).

Der überwiegende Teil des Plangebiets (64 %) ist dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Eine bauliche Entwicklung wäre hier nicht möglich. Bei Nichtdurchführung der Planung würden daher Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und auf den Naturhaus- halt verringert bzw. vermieden werden.

Senat

2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt geprüft werden.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Teil eines neuen Quartiers mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck zu schaffen. Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der die gesamte 'Urbane Mitte' umfasste, sieht die Festsetzung von neun Kerngebieten (MK 1-9) westlich und südlich der Hochbahn vor. Es sollen sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Hochbahnhof entstehen.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der einen Teil des Planungsgebietes ‚Urbane Mitte‘ bildet, soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 sowie für die Verlängerung der Trebbiner Straße (als Privatstraße) schaffen.

Im Folgenden wird die Prognose schutzgutbezogen für das Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt.

2.4.1 Schutzgut Fläche

Durch die Planung erfolgt eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme gegenüber dem Bestand. Es wird eine Neuversiegelung auf rund 0,6 ha Fläche planerisch vorbereitet. Die Hälfte der zukünftigen Versiegelung wäre auch nach geltendem Planungsrecht nach § 34 und § 30 BauGB bereits zulässig (vgl. Kapitel A II 2.5.1.1 „Planungsrechtliche Bewertung“).

Die Planung führt in Bezug auf das Schutzgut Fläche zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, da die Flächeninanspruchnahme auf einer Siedlungsfläche erfolgt, die durch eine jahrhundertelange Nutzungsgeschichte geprägt ist. Die Fläche war im Bestand schon mal stärker versiegelt. Die vorhandenen Belastungen wurden aber zum Teil abgebrochen. Es ist daher vor dem Hintergrund des Flächensparens sinnvoller eine Nutzung auf dieser Fläche anzusiedeln als z.B. bislang unversiegelte Flächen zu verbrauchen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind für dieses Schutzgut nicht zu erwarten, da keine Flächen über das Plangebiet hinaus in Anspruch genommen werden.

Auch die Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' ist in Bezug auf den Flächenverbrauch nicht negativ zu bewerten, da es sich hier ebenfalls um Flächen handelt, die sich sehr lange Zeit in Bahnnutzung befanden und befinden und deren Reaktivierung sinnvoller ist, als ein Fläschenverbrauch bisher ungenutzter Flächen.

2.4.2 Schutzgut Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen

Erholung

Anlagebedingt, also durch die geplanten Baukörper, kann es Beeinträchtigungen in Bezug auf die Erholungsvorsorge geben. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Gebäude Turm 6 (MK 6) und Turm 7 (MK 7), die auf den angrenzen- den Park am Gleisdreieck beeinträchtigend wirken könnten. Es ist anzunehmen, dass die Wahrnehmung der Gebäude, insbesondere des 49 m hohen Turms 6, sehr subjektiv sein wird.

Senstadt

Während ein Teil der Bevölkerung sie als urban und beeindruckend wahrnehmen wird, wird ein anderer Teil diese als bedrückend wahrnehmen.

Das Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ grenzt nicht direkt an den Westpark, sondern an den Verbindungsweg und Radfernweg Berlin-Leipzig sowie an die Trassen der Fernbahn. Es sind demnach mit der Fernbahn vor allem wenig empfindliche Flächen durch einen Schattenwurf der geplanten Baukörper betroffen (KARDORFF 2022). Auch der Radfernweg zwischen den beiden Parkteilen wird als wenig empfindlich bewertet, da auf diesem kein dauerhafter Aufenthalt besteht.

In das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ragt im südlichen Bereich eine kleine Teilfläche des zum Ostpark gehörenden Platzes am ehemaligen Stellwerk (heute Café und Büro für das Parkmanagement) hinein. Die kleine Teilfläche wird in die Planung für die ‚Urbane Mitte‘ einbezogen, aber nicht überbaut. Dies wird als nicht erhebliche Beeinträchtigung in Bezug auf die Erholung gewertet, da zukünftig ein fließender Übergang der öffentlichen Räume des Parks und des geplanten Quartiers angedacht ist. Die Platzfläche wird sich zwar rechnerisch, aber nicht in Bezug auf den räumlichen Eindruck reduzieren.

Aus der Gruppe der Beschäftigten in der künftigen Urbanen Mitte am Gleisdreieck ist von einem zusätzlichen Besuchendenaufkommen im Park am Gleisdreieck im Rahmen der Freizeitgestaltung von maximal 673 Personen werktäglich auszugehen. Bezogen auf das Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert aus dem Projekt Urbane Mitte eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 386 m² Parkfläche (Park am Gleisdreieck West und Ost). Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nimmt 20% der geplanten Gesamtgeschossfläche des geplanten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ ein. Bezogen auf eine isolierte Betrachtung je Bebauungsplan bedeutet dies eine Mehrfrequentierung von durchschnittlich einem Besuchenden je 1.940 m² Parkfläche bezogen auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (bulwiengesa 2021). Die Mehrfrequentierungen durch den Bebauungsplan VI- 140cab „Urbane Mitte Süd“ führen nicht zu erheblichen Auswirkungen.

Baubedingte Beeinträchtigungen sind zu erwarten, aber nicht als erheblich zu bewerten, da sie nur kurzfristig andauern und eine Nutzung der Parkflächen nicht erheblich einschränken werden. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da der Verkehr in eine Tiefgarage geleitet wird und dadurch auf die Parknutzung keine Beeinträchtigung erfolgt.

Verkehrslärm

Es sind langfristig erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen zu erwarten. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Fälle mit und ohne Planung und mit und ohne Bebauung Urbane Mitte Nord und S 21 untersucht. Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich in dem Prognoseplanfall mit Bau der S-Bahn-Linie S 21 mit einem offenen Hochbahnhof.

Die schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (ALB 2022) zeigt nach der Realisierung der im Plangebiet vorgesehenen Gebäude im bodennahen Bereich bzw. an den westlichen Fassaden im Erdgeschoss am Tag über 65 dB(A) und in der Nacht über 60 dB(A). Auf der bahnabgewandten östlichen Gebäudeseite liegen die Pegel im Erdgeschoss tags unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A). In den höheren Geschossen werden an den südlichen, westlichen und nordwestlichen Fassaden Beurteilungspegel am Tag über 70 dB(A) und in der Nacht über 65 dB(A) erreicht. Auf der bahnabgewandten östlichen Gebäudeseite

liegen die Werte in den höheren Geschossen tags unter 65 dB(A) und nachts unter 60 dB(A). Unter Berücksichtigung der geplanten S 21 nimmt der Schienenverkehrslärm im Plangebiet erheblich zu. Tags- über werden Beurteilungspegel an der Westfassade der Türme 6 und 7 von bis zu 72 dB(A) und nachts von maximal 69 dB(A) errechnet. An den bahnabgewandten östlichen Seiten er- geben sich vergleichbare Pegel wie ohne Berücksichtigung der S 21. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung werden in den beiden Planfällen mit und ohne Urbane Mitte Nord und S 21 vor den Süd-, West- und Nordwestfassaden der Türme 6 und 7 überschritten. Die geplante S 21 führt allerdings zu erheblichen Zunahmen der Beurteilungspegel um bis zu 3 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts.

Durch die Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kommt es auch zu deutlichen Pegelerhöhungen an der Trebbiner Straße (ALB 2022).

Die schalltechnische Untersuchung (ALB 2022) hat als Beurteilungsgrundlage u. a. das Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 verwendet. Im Juli 2023 ist die Novellierung der Norm als Weißdruck erschienen. Das Beiblatt 1 zu DIN 18005:2023-07 weist für Kerngebiete im Vergleich zur Fassung von 1987 verringerte schalltechnische Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm von tags/nachts 63/53 dB(A) aus. Gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 betrugen die SOW für Verkehrslärm in Kerngebiete tags/nachts 65/55 dB(A). Die Ausführungen zum Verkehrslärm stützen sich auf die Inhalte der schalltechnischen Untersuchung und somit auf die Fassung Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05. Die angegebenen Werte zur Höhe der Überschreitungen der SOW erhöhen sich jeweils um 2 dB(A). Daraus ergeben sich jedoch keine abweichenden Schlussfolgerungen oder Bewertungen. Insbesondere die planerische Abwägungsentscheidung gegen eine Wohnnutzung bleibt unberührt und wird durch die Verringerung der SOW sogar noch weiterführend gestützt.

Diese SOW für Kerngebiete gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 werden tags und nachts vor den südlichen, westlichen und nördlichen Fassaden überschritten. Die Überschreitungen betragen vor den Fassaden der geplanten Gebäude maximal 7 dB(A) tags und 14 dB(A) nachts an der Westfassade des Turms 7 im 6 OG. Hohe Beurteilungspegel treten vor der südwestlichen und nordwestlichen Fassade des Turms 6 auf.

Die Verkehrslärmuntersuchung gemäß 16. BImSchV zum Neubau der Verlängerung der Trebbiner Straße kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz ergibt sich durch den Straßenneubau daher nicht.

Unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verteilung ergibt sich für das gesamte Vorhaben der „Urbanen Mitte“ für den Kfz-Verkehr ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 332 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 276 Kfz-Fahrten/h. Unter Berücksichtigung der Annahmen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen und der zeitlichen sowie räumlichen Verteilung wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung von mindestens 2 % und bis zu 9 % für das gesamte Stadtquartier „Urbane Mitte“ erwartet (HOFFMANN-LEICHTER 2021). Im Verkehrsgutachten wird festgestellt, dass das zusätzliche Ver- kehrsaufkommen gegenüber dem bestehenden Verkehr vergleichsweise gering sein wird. Die Werte liegen teilweise innerhalb der allgemein auftretenden tages- bzw. wochenzeitlichen Schwankungen im Verkehrsgeschehen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Verkehrssituation im anliegenden Straßennetz nur geringfügig ändern wird.

Grundsätzlich sind durch die Realisierung des südlichen Plangebietes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ alle Knotenpunkte (Hallesches Ufer / Schöneberger Straße (KP 1), Schöneberger Ufer - Tempelhofer Ufer / Schöneberger Straße (KP 2), Tempelhofer Ufer / Luckenwalder Straße (KP 3), Tempelhofer Ufer / Trebbiner Straße (KP 4), Tempelhofer Ufer / Möckernstraße (KP 5) und Hallesches Ufer / Möckernstraße (KP 6)) betroffen. Die unmittelbare Erschließung kann aber nur über den Knotenpunkt (KP 4) an der Trebbiner Straße erfolgen.

Entwurf

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ca. 20 % der für die gesamten ‚Urbanen Mitte‘ vorgesehenen Geschossfläche festgesetzt. Im Verkehrsgutachten wird abgeleitet, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen entsprechend auch bei ca. 20 % des für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ermittelten Verkehrsaufkommens liegt. Es wurde ein Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 66 KfZ-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 56 KfZ-Fahrten/h unterstellt. Die Zunahme am Anschlussknotenpunkt beträgt 2-4%.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen ist gegenüber dem bestehenden Verkehr damit sehr gering. Es wird davon ausgegangen, dass sich die bestehende und auch wahrgenommene Verkehrssituation im übergeordneten Straßennetz nicht ändern wird (HOFFMANN-LEICHTER 2021).

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Die Baustellenverkehre werden über die Trebbiner Straße erfolgen. Hier sind keine empfindlichen Wohnnutzungen vorhanden. Anlagebedingte Auswirkungen spielen beim Verkehrslärm keine Rolle.

Gewerbelärm

Das Plangebiet wird relativ frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs sein. Der Stellplatzbedarf soll unterirdisch durch eine geplante Tiefgarage gedeckt werden. In der Tiefgarage, die die Kerngebiete MK 6 und MK 7 unterbaut, könnten gemäß Masterplan ca. 135 Pkw-Stellplätze untergebracht werden.

Die Bestimmung der betriebsbedingten Auswirkungen des Gewerbelärms ist auf der Ebene des Bebauungsplans nur schwer möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend auf die Ebene der Baugenehmigung verschoben werden. Sie werden aber als lösbar bewertet (ALB 2022). Der durchgeführte Vergleich der Beurteilungspegel der Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Plangebietes hat gezeigt, dass die Differenz der Beurteilungspegel maximal 1,0 dB(A) beträgt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an den untersuchten Immissionsorten eingehalten. Die durch alle planermöglichten Gewerbenutzungen im Plangebiet zusammen verursachte Zunahme des Verkehrs auf der Trebbiner Straße erfordert keine Maßnahme nach TA Lärm.

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der geplanten Bebauung für den Veranstaltungsbetrieb der STATION wurden untersucht. Bei drei zulässigen Szenarien wird der Immissionsrichtwert gemäß TA Lärm nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten. Nur in dem Szenario Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8 wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 und in einem schmalen Bereich an der Nordwestfassade der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. In diesen Fassadenbereichen zeigen sich aber gleichzeitig hohe Verkehrslärmpegel von 60-68 dB(A) nachts. Die für die Raumtypen Büro- und Unterrichtsräume maßgeblichen Immissionsrichtwerte werden vor allen Fassaden der möglichen Gebäude sicher eingehalten.

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten, da nur der Baustellenverkehr auf dem Grundstück zum Gewerbelärm zählt. Angrenzend an das Grundstück sind keine empfindlichen Wohnnutzungen vorhanden. Anlagebedingte Auswirkungen spielen beim Gewerbelärm keine Rolle.

Sport- und Freizeitlärm

Auch durch Sport- und Freizeitlärm erfolgt eine Lärmbelastung. Vom Plangebiet selbst sind keine Auswirkungen zu erwarten (ALB 2022).

Anlage- und baubedingte Auswirkungen spielen beim Sport- und Freizeitlärm keine Rolle.

Strahlung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ befindet sich in der Nähe

zur Hochbahn sowie von Fern- und Regionalverkehr, der ebenerdig verläuft, sowie zu den in Tunnellage verlaufenden S-Bahnen. Im Rahmen eines Gutachtens (Möhler + Partner Ingenieure 2018) für das gesamte Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ wurde untersucht, ob relevante Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern wirken und nach der „Sechsundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) beurteilt. Diese Wirkungen zählen zu den betriebsbedingten Auswirkungen. Aus dem Gutachten wurden die Aussagen für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entnommen. In dem Gutachten wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung zum Schutz der Allgemeinheit bewertet. Die Gleich- und Wechselfelder wurden an ausgewählten Messpunkten im Zeitraum Montag, den 19. Dezember 2016 (ca. 13 Uhr), bis Donnerstag, den 22. Dezember 2016 (ca. 8 Uhr), gemessen.

Die Aussagen entsprechen damit in Teilbereichen den Auswirkungen aus einer Gesamtbetrachtung der ‘Urbanen Mitte’ und damit einer Worst-Case Annahme. Bei der Beurteilung wurden auch die Felder der geplanten S-Bahn-Neubaustrecke S 21 berücksichtigt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der „Sechsundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) auch unter Berücksichtigung der neu geplanten S-Bahnstrecke S 21 zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind. Auch kurzzeitige und kleinräumige Überschreitungen der Grenzwerte der 26. BImSchV wurden nicht festgestellt. Das Ergebnis trifft entsprechend auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu. Durch das Heranziehen der gemessenen Spitzenwerte (keine Dauerexposition) zur Beurteilung liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite.

Die 26. BImSchV definiert in § 4 Anforderungen zur Vorsorge. Nach § 4 Absatz 2 sind „bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Niederfrequenzanlagen sowie Gleichstromanlagen die Möglichkeiten auszuschöpfen, die von der jeweiligen Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren. Das Nähere regelt eine Verwaltungsvorschrift gemäß § 48 des Bundes-Immissionsschutzgesetz." Als Verwaltungsvorschrift wurde die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV VwV)“ erlassen.

Das Minimierungsgebot nach § 4 Absatz 2 der 26. BImSchV wurde in der "Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder" aus folgenden Gründen nicht betrachtet:

- Das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV gilt nur für die Errichtung und die wesentliche Änderung von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen. Eine Neuerrichtung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Anlagen findet im vorliegenden Fall nicht statt. Bei bestehenden Anlagen bezieht sich das Minimierungsgebot zudem nur auf beispielsweise eine neue Leitung, während das Minimierungsgebot für die vorhandenen Leitungen nicht anzuwenden ist (vgl. 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, letzter Absatz).
- Auch nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg müssen zwar Anlagen, die an sensible Nutzungen heranrücken, das Minimierungsgebot berücksichtigen. Dies gilt jedoch nicht umgekehrt.
    - Ziel des Minimierungsgebotes ist es, die von den Anlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder zu minimieren, d.h. es bezieht sich auf technische Lösungen an den EMF-Quellen (dort, wo die Felder entstehen bzw. ihre Ursache haben) und nicht auf den Immissionsort (vgl. 26. BImSchV VwV, Kapitel 3.1 "Minimierungsziel" und Kapitel 5 "Technische Möglichkeiten zur Minimierung"). Maßnahmen an den EMF-Quellen sind nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit den

Betreibern der EMF-Quellen realisierbar.

- Maßnahmen zur Minimierung am Planvorhaben sind aufwendig (insbesondere diejenigen zur Abschirmung der Magnetfelder), so dass voraussichtlich der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt ist (vgl. § 41 BImSchG, Abs. 2 sowie 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, vorletzter Absatz).

Zusammenfassend ist der Schutz der Allgemeinheit nach der 26. BImSchV vor magnetischen Gleichfeldern sowie vor elektrischen und magnetischen Wechselfeldern auch unter Einbeziehung aller Unsicherheiten sichergestellt. Schutzmaßnahmen gegenüber elektrischen und magnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

Die Einhaltung der zulässigen Werte der 26. BImSchV stellt nicht grundsätzlich sicher, dass bspw. keine Beeinträchtigungen für besonders gefährdete Personen (z. B. Schwangere, Implantatträger) auftreten können. Dies ist jedoch im Einzelfall anhand der Exposition des Betroffenen und ggf. der Eigenschaften der Anlage zu beurteilen, wobei die Regelungen zum Arbeitsschutz beachtet werden sollten. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Anlage- und baubedingte Auswirkungen spielen bei der Strahlung keine Rolle.

Erschütterung

Ausgehend von Messungen im Baugrund wurde für das geplante Quartier der ‚Urbanen Mitte Süd‘ untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können (GuD 2021). Diese Wirkung zählt zu den betriebsbedingten Auswirkungen. Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr, die in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet verlaufen, wurden Überschreitungen der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Entfernungen bis zu 35 m bzw. 45 m Abstand zur Bahntrasse prognostiziert. Für Abstände < 12 m zur Bahnstrecke ergeben sich aus den Prognoseberechnungen Sekundärluftschallpegel, die ebenfalls oberhalb der empfohlenen Anhaltswerte für die Tag- und Nachtzeit liegen. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen schwingungstechnisch abgekoppelt von den planfestgestellten Verkehrsanlagen errichtet werden. Es wird eine textliche Festsetzung aufgenommen, die eine schwingungstechnische Abkopplung von den planfestgestellten Verkehrsanlagen vorsieht. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergeben sich damit keine erheblichen Beeinträchtigungen aufgrund von Erschütterungen.

Anlagebedingte Auswirkungen spielen bei der Erschütterung keine Rolle.

Baubedingte Auswirkungen sind während der Bauphase möglich. Hier ist aber nicht von erheblichen Auswirkungen auszugehen, da die Baumaßnahme auch zeitlich begrenzt sein wird.

Unfälle und Katastrophen

Die Planung bereitet keine Vorhaben vor, die anfällig sind für Katastrophen und Unfälle. Es werden daher keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen entstehen.

Licht

Das Plangebiet befindet sich nicht im Umfeld von empfindlichen Wohnnutzungen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der gesunden Nachtruhe durch Licht ist daher nicht zu erwarten. Dies wäre eine betriebsbedingte Auswirkung.

Baubedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da die Bautätigkeit in der Regel nicht nachts erfolgt. Sollte dies in Ausnahmefällen erfolgen, wäre dies dann nicht erheblich, da die Baumaßnahmen nicht dauerhaft und nicht nachhaltig wären.

Anlagebedingte Auswirkungen sind in Hinblick auf die Besonnungs- und Belichtungssituation durch Schattenwurf der geplanten Bebauung zu untersuchen. Für die Baugebiete MK 6 und

Screenshot

MK 7 erfolgen Untersuchungen zu Belichtung und Besonnung der angrenzenden Parkflächen sowie von zwei Nachbargebäuden - STATION Berlin einschließlich möglicher Erweiterung und Deutsches Technikmuseum (KARDORFF 2022). Sowohl die Verschattung als auch kumulierte Besonnungszeiten des Parks am Gleisdreieck werden für die Stichtage mit dem höchsten Sonnenstand (21. Juni), dem niedrigsten Sonnenstand (21. Dezember) und der sog. Tag-Nachtgleiche 21. März / 21. September untersucht.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass sowohl im Ost- als auch im Westpark auch mit der geplanten Hochhausbebauung eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Eine quantitative Untersuchung zeigt, dass sich die Sonnenstunden auf den Flächen des Parks am Gleisdreieck im Gesamtjahr wenig und auch nur beschränkt auf Teilbereiche durch die Hochhäuser verändern. Es entsteht eine Differenz von 146 Sonnenstunden pro Jahr. Dies entspricht einer Reduzierung um 9 %. Im Sommer erhalten die Parks fast keinen zusätzlichen Schatten durch die geplante Bebauung. Im Bereich des Ostparks wird nur ein kleiner Streifen sehr geringfügig am späten Nachmittag im Winterhalbjahr zusätzlich verschattet. Im Westpark werden nur Teilflächen (mittlerer Teil) zeitweise bzw. geringfügig zusätzlich am frühen Morgen verschattet.

Durch die Planung erfolgen nur geringfügige Beeinträchtigungen der Nachbarbebauung STATION Berlin (einschließlich geplanter Erweiterung) und Deutsches Technikmuseum. Die Besonnungssituation ist für die STATION Berlin einschließlich geplanter Erweiterung mit mindestens 5 Stunden weiterhin hoch. Für die geplante Erweiterung werden ein hoher Verglasungsanteil und angemessene Raumtiefen empfohlen.

Bei dem Gebäude des Deutschen Technikmuseums werden die Vorgaben der DIN-Norm bereits im Bestand nicht vollständig erfüllt. Mit der Planung kommt es zu einer Verschlechterung der Situation. Allerdings handelt es sich bei den Räumen nicht um Aufenthaltsräume, sodass die Tageslichtnormen nicht zur Anwendung kommen. Bei einer eventuellen Umnutzung der Räume wäre eine Optimierung in Hinblick auf natürliches Licht erforderlich.

Wärme

Auswirkungen durch Wärme sind im Rahmen des Kapitels Klima behandelt (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“)

2.4.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume.

Durch die Planung werden insgesamt 402 m² Fläche gärtnerisch angelegt. 15 % der Dachflächen jeweils in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind zu begrünen. Dies entspricht 456 m². Es sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.

Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags.

Zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2019) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen

Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen.

Die konkrete Umsetzung, die vor allem die Glasflächen in den Fassaden betrifft, und deren Gestaltung erfolgt in der Ausführungsplanung zum Hochbau. Sie ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Mit der 6. Novellierung der Berliner Bauordnung werden Regelungen eingeführt werden, nach denen im Bauantragsverfahren Maßnahmen nachgewiesen werden müssen, die eine Störung bzw. Gefährdung von Tieren reduzieren. Bei der Außenbeleuchtung sind Beleuchtungsintensität, -abstrahlung und Blauanteile des Lichts zum Schutz der freilebenden Tierwelt auf das erforderliche Maß zu begrenzen.

In den Städtebaulichen Vertrag wird eine Verpflichtung aufgenommen, die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, mit dem Bezirksamt abzustimmen und umzusetzen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen, Licht oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da im Plangebiet keine störungsempfindlichen Tiere vorkommen bzw. durch den Park und die angrenzenden Nutzungen bereits eine hohe Lichtverschmutzung vorhanden ist.

Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes

Durch die Planung sind keine Natura 2000 Gebiete betroffen. Es erfolgen daher keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete.

2.4.4 Schutzgut Boden

Anlagebedingt werden durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen. Durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Kerngebiete MK 6 und MK 7 festgesetzt werden. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. In Bezug auf die Baugebietsgröße von 7.940 m² und unter Berücksichtigung der bestehenden Versiegelung von 2.348 m² wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 5.594 m² ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden. Das Bodenleben kommt unter den versiegelten Flächen nahezu vollständig zum Erliegen. Zukünftig werden nur 272 m² Grünflächen mit Bodenanschluss bestehen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nicht zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen sind vernachlässigbar, da durch die Vorprägung des Standorts bereits von verdichteten Böden auszugehen ist und keine natürliche Horizontierung der Böden mehr besteht. Das Plangebiet ist Teil einer unter den Nummern 304, 391 und 390 im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin geführten Fläche. Im Süden des Plangebiets wurde eine lokale Bodenverunreinigung festgestellt (rund 250 m² bzw. rund 380 m³). Ein unmittelbarer Handlungsbedarf bei der derzeitigen Brache besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Einer Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskataster der Stadt Berlin steht nichts entgegen (Landplus 2014), wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Eine Sicherung der Maßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag. Sollten im Plangebiet darüber hinaus Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, besteht eine Verpflichtung zur Sanierung des Schadensfalls. Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter

Senstadt

dem Deutschen Technikmuseum, insbesondere der ehemaligen Fettgasanstalt, erfolgt die Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sogenannten Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung. Eine Sicherung der Maßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

2.4.5 Schutzgut Wasser

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts. Im Bestand ist das Plangebiet zu rund 70% unversiegelt. Durch die Planung nimmt der Versiegelungsgrad sehr stark zu. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Durch die Planung wird eine zusätzliche Versiegelung von 5.594 m² ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden. Damit wird sich der lokale Wasserhaushalt weiter verschlechtern. Die erheblichen Beeinträchtigungen können reduziert werden, indem ein vollständiger Rückhalt des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet erfolgt (KRAFT 2022). Es sind Mulden-Rigolensysteme sowie Retentionsdächer vorgesehen. 58 % des anfallenden Regenwassers wird als Brauchwasser verwendet. Für die geplanten Gebäude wird nur in sehr geringem Umfang Dachbegrünung realisiert. In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Bezogen auf eine Grundfläche von insgesamt 3.040 m² entspricht dies 456 m². Dem- nach werden nur 42 % des Niederschlagswassers verdunsten oder versickern können. Es verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird. Gemäß städtebaulichem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

Neben den quantitativen Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt sind die qualitativen zu betrachten. Es sind keine Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten. Sind im Rahmen von Baumaßnahmen Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich, ist die Wasserbehörde einzubeziehen. Es sind keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Aus unterschiedlichen Gründen ist eine Absenkung des Grundwassers während der Bauphase zu verhindern, u.a. um ein Verschleppen von Altlasten zu verhindern. Um eine trichterförmige Grundwasserabsenkung zu verhindern, soll der Bau der Untergeschosse im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen und auch keine Gefahr für die Verfrachtung von Grundwasserschäden bedeuten. Die Dichtigkeit der Baugrube soll durch hohe Anforderungen an die Qualität der Ausführung sowie eine enge Überwachung gewährleistet werden. Erforderlichenfalls müssen Wände oder Dichtsohlen nachgedichtet werden. Eine Sicherung der Maßnahmen erfolgt im Städtebaulichen Vertrag. Es wird von nicht erheblichen Auswirkungen ausgegangen, da diese bautechnisch verhindert werden können.

Das Umweltamt des Bezirks Mitte hat in der erneuten Behördenbeteiligung auf eine Altlast im Bereich des Baugrundstücks Dennewitzstraße 38 und auf einen Altlastenverdacht auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseum hingewiesen. Für die 'Urbane Mitte Süd' ist eine Bauausführung vorgesehen, durch die kein Absenktrichter entsteht (s.o.). Damit ist ein Verschleppen der in ca. 500 m westlicher Richtung befindlichen Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38 ausgeschlossen. Darüber hinaus liegen westlich des Plangebiets die mit

Version

einem Durchmesser/ einer Höhe von ca. 10 m hergestellten Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahnverbindung, die zusätzlich eine absperrende Wirkung haben.

Für den historischen Standort der Fettgasanstalt auf dem heutigen Gelände des Deutschen Technikmuseums wird vom Umweltamt des Bezirks Mitte ein relevanter Altlastenverdacht ausgesprochen. Das Ergebnis einer Altlastenuntersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowie Boden- und Grundwasseruntersuchungen auf dem benachbarten Grundstück des Deutschen Technikmuseums im Zuge von Boden- und Grundwassersanierungsmaßnahmen können die Vermutung einer relevanten Grundwasserbelastung nicht bestätigen.

Unabhängig davon, wird bei der vorgesehenen Bauausführung (Trogbaugruben) kein Risiko für das Verschleppen einer Altlast gesehen.

Alle Eingriffe in das Grundwasser müssen bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt IID beantragt werden (Antrag auf UVP-Vorprüfung und Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis). Dabei wird u.a. geprüft, ob signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu besorgen sind. Boden- und Grundwasserbelastungen, die sich außerhalb des Plangebietes befinden und durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes beeinflusst werden, sind regelmäßig Prüfgegenstand im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Auch die Entscheidung über eine Erlaubnisfreiheit kann nur von der Wasserbehörde getroffen werden. Damit ist gesichert, dass entsprechende Belange während der Bauphase Berücksichtigung finden.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.4.6 Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Lufttemperatur

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen auf das Geländeklima. Durch die zusätzliche Flächenversiegelung verdunstet weniger Niederschlagswasser, was dazu führt, dass die Verdunstungskühle ausbleibt. Verstärkt wird der Effekt der Erwärmung durch die Baukörper, welche Wärme abstrahlen und die erhöhte Oberflächenrauhigkeit. Dadurch wird das Geländeklima beeinflusst. Durch die Planung kommt es zu einer Beeinflussung der meteorologischen Parameter vor allem innerhalb des Plangebiets. Mit Umsetzung der Überbauung steigen die nächtlichen Temperaturwerte auf das Niveau der dicht bebauten Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße an. Mit der geplanten Bebauung ist eine lokale Zunahme der Temperatur um 0,25 bis 1,9°C zu beobachten. Zunahmen von mehr als 1°C treten vor allem dort auf, wo im Basisszenario Offenfläche mit entsprechend starker nächtlicher Abkühlung vorhanden ist. Es sind keine Auswirkungen auf andere empfindliche Nutzungen im Stadtgebiet zu erwarten.

Luftaustausch

Während die Wirkung auf die Temperatur nicht über das Plangebiet hinausgeht, sind beim Kaltluftströmungsfeld deutliche Effekte zu beobachten. Im Nahbereich der geplanten Gebäude kommt es erwartungsgemäß zu den stärksten Reduktionen des bodennahen Windfelds um mehr als 0,2 m/s. Die Abnahmen bleiben im Wesentlichen auf das Plangebiet südlich der STATION Berlin begrenzt. Kleinräumig kommt es innerhalb des Plangebietes zu einem Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten, diese nehmen im Süden 0,2 m/s ein. Westlich des Plange-

Senstadt

bietes im Gebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und den westlich angrenzenden Parkflächen kommt es zu einer Zunahme von mehr als 0,2 m/s durch Kanalisierungseffekte der Kaltluft. Die Beeinflussung der bodennahen Strömungsgeschwindigkeiten verbleibt im Nahbereich des Plangebietes.

Kaltluftvolumenstrom

Durch die Planung ergibt sich ein Rückgang des Kaltluftvolumenstroms um bis zu (minus) 25 Prozentpunkte, im Bereich des Plangebietes im Nahbereich des geplanten Hochhauses und nördlich davon. Südöstlich ergibt sich zum Teil auch außerhalb des Plangebietes eine kleinräumige Abnahme von bis zu (minus) 25 Prozentpunkten. Dies stellt aber keine nennenswerte Beeinträchtigung dar, da hier keine empfindlichen Nutzungen bestehen. Über der Schöneberger Wiese beträgt die Abnahme des Kaltluftvolumenstroms weniger als (minus) 10 Prozent- punkte. Eine qualitative Verschlechterung der Kaltluftversorgung entsteht daraus nicht, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt. Kleinräumig kommt es zu Abnahmen des Kaltluftvolumenstroms südlich der Trebbiner Straße. Die Nutzungsänderung im Plangebiet führt nicht zu einer nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumenstroms. Die nächtliche Versorgung mit Kalt- und Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt (GEO-NET 2021c).

Physiologisch Äquivalente Temperatur

In den durch die Gebäudekörper verschatteten Bereichen zeigt sich eine deutliche Abnahme der Physiologisch Äquivalenten Temperatur um bis zu 12°C. Im Nahbereich des Gebäudes kann es lokal zu Abnahmen um 2°C kommen. Dies ist auf eine Veränderung des Windfelds sowie der Bodenbedeckung zurückzuführen. Die Veränderungen sind als unerheblich zu bewerten (GEO-NET 2021c).

Windkomfort

Durch die Planung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' kommt es zu Windkomfortproblemen, dies ist typisch für eine Hochhausbebauung. Eine Windkomfortanalyse (GEO-NET 2021a) bezieht sich auf die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, d.h. auf die gesamten Auswirkungen des Quartiers 'Urbane Mitte'. Es wurde eine weiterführende Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erarbeitet, die ausschließlich eine Entwicklung dieses Bebauungsplans betrachtet (GEO-NET 2021b). Für die Umweltprüfung wurden beide Gutachten betrachtet, um zukünftige kumulierende Wirkungen ebenfalls auszuschließen.

Inwieweit Windgeschwindigkeiten als störend empfunden werden, hängt von der von einer Person ausgeübten Tätigkeit, Umgebung sowie vom subjektiven Empfinden ab.

In Deutschland gibt es aktuell keine verbindlichen Bewertungskriterien für eine Beurteilung des Windkomforts. Daher erfolgte die Beurteilung nach den DGNB-Kriterien zum Windkomfort. Die Kriterien geben Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den verschiedenen Nutzungsbereichen durch mangelnden Windkomfort eingeschränkt wird. Des Weiteren wurde das Gefährdungspotential durch Starkwind mittels der niederländischen Richtlinie zur Beurteilung des Windkomforts (NEN 8100, 2006) abgeschätzt. Die Abschätzung des Gefährdungspotentials mittels dieser Richtlinie ist Stand der Technik und aus meteorologischer Sicht übertragbar auf die Situation in Berlin. Die Beurteilung basiert auf einer Auswertung von Stundenmittelwerten der Windgeschwindigkeit in 2 m Höhe.

Es wurden Stundenmittelwerte der Windgeschwindigkeit und Böen mit einer Andauer von 10 Sekunden ausgewertet. Die Ergebnisse für unterschiedliche Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten wurden mit Hilfe der Messdaten der Wetterstation Berlin-Tegel klimatologisch gewichtet und Überschreitungshäufigkeiten für unterschiedliche Windböengeschwindigkeiten

SenStadt

bestimmt. Die Beurteilung erfolgte anhand der DGNB-Kriterien für Windkomfort in Böen. Es gibt Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen durch Windkomfort eingeschränkt wird.

Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ sowie in den engen Bereichen zwischen den Gebäuden zu starken Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgänger*innenniveau in 2 m Höhe haben. Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEO-NET 2021a).

Im Bereich des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kommt es zu Abänderungen der Strömungsverhältnisse (GEO-NET 2021b). Bei der Klassifizierung des Windkomforts kommt es zu sichtbaren Veränderungen aufgrund der Modifikation des Windströmungsfeldes und der Zunahme der von Häufigkeiten der mittleren Windgeschwindigkeiten und Häufigkeit von Windböen. Entscheidend dafür sind Kanalisierungseffekte zwischen Gebäudestrukturen und die Zunahme von Turbulenzen im Umfeld von Strömungshindernissen, welche hauptsächlich in einem Bereich südlich der geplanten Gebäude und in einem kleineren Areal zwischen den nördlich angrenzenden Gebäuden zu finden sind. Insgesamt werden die Windkomfortkriterien weitgehend eingehalten (GEO-NET 2021b). Erhebliche Wirkungen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind demnach nicht zu erwarten.

Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgänger*innenniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Der Windkomfort in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. grünbaulicher Art, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Lufthygiene

Die Auswirkungen der Planung auf die Lufthygiene wurden in Zusammenhang der Bebauung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' untersucht (HOFFMANN-LEICHTER 2021a). Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch den Planfall durchgeführt.

Im Rahmen einer Ausbreitungsrechnung wurde ermittelt, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO_2 sowie Feinstäube PM_{10} und PM_{25} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten. Lediglich eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von PM_{10} ist nicht ausgeschlossen. Dies betrifft die westliche Fassade der Schöneberger Straße 14/15. Die Änderung ist aber nicht als erheblich zu bewerten. Aus lufthygienischer Sicht sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gegeben. Zudem ergeben sich durch die Planung keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebietes.

Senstadt

Demnach ist für die bauliche Entwicklung des südlichen Teils des Quartiers, für die der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die planungsrechtlichen Vorrausetzungen schaffen soll, nicht von erheblichen anlage- und betriebsbedingten Wirkungen auszugehen. Baubedingte Wirkungen können nicht bewertet werden, da der Bauablauf nicht festgesetzt werden kann. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen.

Klimawandel

Gemäß Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin einen DGNB-Zertifizierungsprozess für Neubauten durchzuführen. Im Rahmen eines weiteren Wettbewerbs soll zudem ein bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz der Gebäude, gerechnet auf einen Lebenszyklus an Gebäuden, sichergestellt werden.

In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein oberirdisch autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlagen zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen. Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlagen erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt. Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.

Baubedingte Wirkungen können nicht bewertet werden, da der Bauablauf nicht festgesetzt werden kann. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen. Anlagebedingte Wirkungen spielen bei dem Thema Klimawandel keine Bedeutung, da es hier um Treibhausgase geht, die durch den Betrieb erzeugt werden.

2.4.7 Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild

Durch die Planung wird das Landschaftsbild erheblich verändert. Zum einen ist von einer Verbesserung des Stadtbildes auszugehen, da die wenig attraktive, eingezäunte Brachfläche wie- der Teil des Stadtraumes wird. Die geplante Bebauung ist Teil des Quartiers 'Urbane Mitte', das sich als Ergebnis eines internationalen Wettbewerbs durch qualitativ hochwertige Plätze und Gebäude auszeichnen wird. Das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' hat eine Höhenentwicklung, die vergleichbar ist mit den Gebäuden am Potsdamer Platz.

Die Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m eine mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m, 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf. Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken, wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums, eingeschränkt.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild sind durch die Planung nicht zu erwarten.

2.4.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude, diese werden aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier ‚Urbane Mitte‘ überlagert.

Senstadt

Die Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ geschaffen werden soll. Durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet, die keine Auswirkungen auf die denkmalgeschützte Hochbahn haben.

Durch die Planung findet eine stadtentwicklungspolitisch sinnvolle Wiedernutzung der brachliegenden Grundstücke statt. Anlagebedingt gibt es keine erheblichen Beeinträchtigungen von Sachgütern.

Baubedingte Wirkungen können nicht bewertet werden, da der Bauablauf nicht festgesetzt werden kann. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind durch die Planung nicht zu erwarten.

2.4.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Die Schutzgüter stehen untereinander in einem Wirkungszusammenhang. Zum Beispiel führt eine Versiegelung bisher unversiegelter Böden zu einem Verlust natürlicher Bodenfunktionen wie der Fähigkeit zur Filterung, Pufferung und Umwandlung von Schadstoffen und zu einem Verlust von Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Der Vegetationsverlust führt zu einem Lebensraumverlust für Tiere sowie zu einem Verlust Staub bindender Strukturen.

Die einzelnen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen im Plangebiet nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll zusammen mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Baugebiet 'Urbane Mitte' schaffen. Im Rahmen der Umweltprüfung wurden daher für die Schutzgüter, für die es relevant ist, zwei Bezugsebenen gewählt und dargestellt, welche Auswirkungen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ allein und welche durch die Realisierung des ganzen Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zu erwarten sind. Schutzgutbezogen wurde im Rahmen der Umweltprüfung darauf hingewiesen, wenn sich einzelne Wirkungen durch die Entwicklung des gesamten Quartiers verstärken.

2.4.10 Auswirkungen infolge der Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung

Durch die Ansiedlung von vor allem Dienstleistungsbetrieben wie Büros sowie Gastronomie werden Abfälle erzeugt. Dabei wird es sich um Papier-, Wertstoff und Restmüll handeln. Speisefette sind speziell zu entsorgen. Gefährliche Abfälle entstehen durch die im Bebauungsplan zulässigen Nutzungen nicht. Auch Abwässer werden erzeugt. Im Städtebaulichen Vertrag wird gesichert, dass ein Betriebskonzept zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zu erarbeiten und umzusetzen ist. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl mit Abfällen als auch Abwasser ein ordnungsgemäßer Umgang erfolgt. Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Anlage- und baubedingte Auswirkungen spielen bei diesem Thema keine Rolle bzw. sind vernachlässigbar.

2.4.11 Auswirkungen infolge der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt

Im Plangebiet sind zukünftig keine Betriebe zulässig, die Störfall anfällig sind. Es wird demnach durch die Planung kein Risiko für schwere Unfälle begründet. Es entstehen damit keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen.

2.4.12 Auswirkungen infolge der eingesetzten Techniken und Stoffe

In der Bebauungsplanung gibt es keine Rechtsgrundlage zur Festsetzung bestimmter Baumaterialien. Es wird davon ausgegangen, dass die umweltbezogenen Vorschriften zur Verwendung von Baustoffen eingehalten werden. Erhebliche anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen spielen bei den Stoffen und Techniken keine Rolle.

2.4.13 Erheblichkeit der Auswirkungen

Die zusammenfassende Bewertung der Erheblichkeit ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Schutzgut	Bewertungskriterien	Bewertung der Erheblichkeit
Fläche	Auswirkungen auf Flächenverbrauch	-
Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen	Auswirkungen auf Erholungssituation Auswirkungen durch Verkehr Auswirkungen durch Emissionen von Schadstoffen, Erschütterung, Licht, Wärme, Strahlung	-
Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt	Auswirkungen auf Lebensraumfunktion Auswirkungen auf den Biotopverbund Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes	-
Boden	Auswirkungen auf natürliche Bodenfunktion	+
Wasser	Auswirkungen auf lokalen Wasserhaushalt Gewässerbelastung durch anthropogen induzierten Oberflächenabfluss	+
Klima/ Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels	Auswirkungen auf klimawirksame Strukturen Auswirkungen auf Luftaustausch Auswirkungen auf den Klimawandel und die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels	-
Landschaftsbild/ Ortsbild	Auswirkungen auf Landschaftsbild Auswirkungen auf Sichtbeziehungen	+
Kultur- und Sachgüter	Auswirkung auf Erscheinungsbild von Denkmälern Umweltbezogene Auswirkungen auf Sachgüter	+
Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete	Potenzierende Wirkungen	-
Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung	Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit	-
Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt	Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt	-
eingesetzte Techniken und Stoffe	Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit (Lärm, Emissionen)	-

Bewertungen: + Beeinträchtigungen erheblich / Maßnahmen erforderlich
- Beeinträchtigung nicht erheblich

Tabelle 4: Erheblichkeit der Auswirkungen

Gestaltet

2.5 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB

2.5.1 Eingriffsbewertung und -bilanzierung

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen wird mit dem Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten vorgenommen (gültige Fassung zum Zeitpunkt der Einleitung des Planverfahrens, SenUVK 2013). Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten geht zum einen von fiktiven Wiederherstellungskosten stellvertretend für die Funktionen und Werte des Arten- und Biotopschutzes als Bemessungsgrundlage für die Kompensationsermittlung aus. Stellvertretend für den Boden-, Wasser- und Klimahaushalt wird zum anderen mit einem Versiegelungskostenansatz gearbeitet. Des Weiteren werden Bäume, die unter die Baumschutzverordnung (BaumSchVO) fallen, gemäß den Regelungen der BaumSchVO bilanziert.

‚Fiktive‘ Wiederherstellungskosten meint in diesem Zusammenhang, dass durchschnittliche, nicht auf den konkreten räumlichen Einzelfall bezogene Herstellungskosten als Bemessungsgrundlage herangezogen werden sollen, da die speziellen Bedingungen einer potenziell naturnahen Wiederherstellung bei der Erhebung von Abgaben häufig nicht bekannt sind.

2.5.1.1 Planungsrechtliche Bewertung

Bei der Ermittlung des Umfangs der notwendigen Maßnahmen zur Kompensation für den durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriff ist die derzeitige planungsrechtliche Gebietsqualität (vor der Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans) und deren Auswirkung auf die Zulässigkeit von Vorhaben zugrunde zu legen. Gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB ist ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht ausgleichspflichtig, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn die durch den Bebauungsplan zulässige Nutzung die bisher zulässige überschreitet. Das Plangebiet ist planungsrechtlich im Bestand in drei Teilflächen zu gliedern (vgl. Abbildung 15). Der größte Teil des Plangebietes (64%) ist als Außenbereich nach § 35 BauGB zu bewerten. Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen. Für den Bereich südlich der STATION Berlin besteht Planungsrecht nach § 30 BauGB durch den Baunutzungsplan für Berlin von 1960.

Senstadt

Abbildung 15: Planungsrechtiche Bewertung des Plangebietes

2.5.1.2 Nach § 30 BauGB zu bewertende Flächen

Ein kleiner Anteil des Plangebietes südlich des Postbahnhofs ist im Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3, festgesetzt. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosszahl von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,3 und einer Baumassenzahl von 6,0. In der Baustufe V/3 ist eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Baumassenzahl von 7,2 zulässig, wenn nur Gebäude errichtet werden, die Wohnungen nicht enthalten; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal bleiben außer Betracht.

In der Baunutzungsverordnung von 1968 werden die Nebenanlagen und sonstigen Bewegungs- und Abstellflächen nicht mitgerechnet, dies gilt ebenfalls für Stellplätze und Garagen. Es gab in der Baunutzungsverordnung von 1968 im Gegensatz zur aktuell geltenden Baunutzungsverordnung 1990 keine Reglementierung, die besagt, dass die Hauptanlagen nur zu 50% durch Nebenanlagen zu überschreiten sind. Insofern wird die Baunutzungsverordnung von 1968 so interpretiert, dass danach eine hundertprozentige Versiegelung möglich gewesen wäre. Das heißt, dass durch die Planung keine ausgleichspflichtigen Eingriffe im Bereich dieser Teilfläche vorbereitet werden, da die Eingriffe bereits zulässig sind.

Bei der Ermittlung des Gesamtkostenäquivalentes wären daher nur die Bäume, die nach Baumschutzverordnung geschützt sind, in die Bewertung einzustellen, da diese Rechtsverordnung separat gilt. Es sind keine Bäume in der Teilfläche vorhanden. Somit entfällt eine weitere Betrachtung des Kostenäquivalentes für diese Teilfläche.

Senstadt

2.5.1.3 Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen

Vor Aufstellung des Planverfahrens wurde festgestellt, dass sich die Bebaubarkeit eines Teils des Plangebietes auf der Grundlage von § 34 BauGB bemisst. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist 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. Für das Plangebiet ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der überwiegende Teil des Eingriffs ist somit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB nicht ausgleichspflichtig, weil er bereits planerisch zulässig ist.

Nur das über das planungsrechtlich hinausgehende Maß ist daher in die Bewertung einzustellen, um so den ausgleichspflichtigen Eingriff ermitteln zu können. Dabei sind die Eingangsparameter zu verändern. Dies wird im Folgenden bei der Berechnung des Kostenäquivalentes dargestellt.

Biotoptypen

Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche weist eine Größe von 1.896 m² auf. Die Fläche verteilt sich auf folgende Biotoptypen:

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m²	Flächen-anteil in %
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	128,7	6,8
10272	gärtnerisch gestaltete Freiflächen, Anpflanzung von Sträuchern	21,3	1,1
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen (in Betrieb)	18,9	1,0
12611	Pflasterstraßen	1.333,40	70,4
12651	unbefestigter Weg	104,1	5,5
12663	Bahnbrachen	219,7	11,6
12740	Lagerfläche	52,1	2,7
12830	sonstige Bauwerke (Betonmauer)	17,8	0,9
		1.896,0	**100%**

Tabelle 5: Biotoptypen im Bestand

Für die Biotoptypen ist nur der Flächenanteil in die Bewertung einzustellen, dessen Überplanung bislang planungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Grund der planungsrechtlich zulässigen Überbauung von 75 % der nach § 34 beurteilten Teilfläche können nur 25 % als Biotopverlust bilanziert werden. Daraus ergibt sich ein kompensationspflichtiger Biotopverlust von 474,0 m². Für diese Restfläche werden die gleichen prozentualen Flächenverteilungen wie an der Gesamtfläche zu Grunde gelegt (vgl. Tabelle 5). Dabei werden die versiegelten Flächen nicht berücksichtigt, da diese nicht wertgebend sind.

		Fläche in m²	Flächen-anteil in %
Nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche		**1.896,0**	**100%**
Bereits planungsrechtlich zulässige Eingriffsfläche		**1.422,0**	**75%**
verbleibende ausgleichspflichtige Fläche		**474,0**	**25%**
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	32,2	6,8
10272	gärtnerisch gestaltete Freiflächen, Anpflanzung von Sträuchern	5,2	1,1
12663	Bahnbrachen	55,0	11,6

Tabelle 6: Anteilige Ermittlung der Biotope unter Berücksichtigung von bestehenden Planungsrechten

Bäume

Der Verlust an Bäumen, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wird vollständig in die Bewertung eingestellt. Es sind zwei Bäume nach § 6 BaumSchVO ersatzpflichtig.

Versiegelung

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Demnach wäre eine Versiegelung von 1.422,0 m² bereits zulässig. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung einer Straße vor. Es wird im Sinne eines Worstcase-Ansatzes von einer vollständigen Versiegelung ausgegangen. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht für den nach § 34 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 474,0 m². Diese Neuversiegelung ist als kompensationspflichtiger Eingriff zu werten.

	GRZ	Fläche in m²
nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche		1.896,0
bereits planungsrechtlich zulässige Versiegelung	0,75	1.422,0
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,00	1.896,0
verbleibende kompensationspflichtige Neuversiegelung		**474,0**

Tabelle 7: Ermittlung der kompensationspflichtigen Neuversiegelung

Für den Teil des Plangebietes, der nach § 34 BauGB zu bewerten ist, ergibt sich somit folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungskosten in €	Einzelpreis Pflegekosten in €	Gesamtbetrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	32,2	15	3,5	595,7
12663	gärtnerisch gestaltete Freifläche, Anpflanzung von Sträuchern	5,2	3	0,9	20,3
07322	Bahnbrachen	55,0	0,5	0	27,5
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				**643,48**
	10 % Planungskosten				**64,35**
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	2 - Spitzahorn	1,00	590,00		590,00
	3 - Spitzahorn	2,00	590,00		1.180,00
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				**1.770,00**
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				**1.770,00**
	Gesamtsumme biotische Komponente				**4.247,83**

(2. Tabellenteil auf der nächsten Seite)

Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	474,0	13,00		**6.162,00**
	Gesamtsumme Netto				**10.409,83**
	19% Mehrwertsteuer				**1.977,87**
	Endsumme				**12.387,70**

Tabelle 8: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 34 BauGB im Baugebiet

2.5.1.4 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen

Der südliche Teil des Plangebietes ist dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB zuzuordnen. Eingriffe, die durch die Planung in diesem Bereich vorbereitet werden, sind vollständig ausgleichspflichtig. Ein Teil der Flächen soll künftig durch Baugebiete und ein Teil durch Straßenflächen überplant werden. Daher erfolgt hier eine Differenzierung.

2.5.1.5 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen im Baugebiet

Biotoptypen

Die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist und zukünftig als Baugebiet entwickelt wer- den soll, ist durch folgende Biotoptypen geprägt.

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m²	Versiege-lungsanteil in %	Versiegelte Fläche
32101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölz-bewuchs (Gehölzdeckung < 10%)	353,4	0	0,0
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	1.034,1	0	0,0
12642	Parkplätze, teilversiegelt	200,4	0,25	50,1
12653	teilversiegelter Weg (inkl. Pflaster)	165,4	1	165,4
12663	Bahnbrachen	3.026,7	0	0,0
12831	Ruinen	10,9	1	10,9
		4.790,9		**226,4**

Tabelle 9: Biotoptypenverteilung und Versiegelungsanteile im Gebiet, das nach § 35 BauGB zu bewerten ist (Baugebiet)

Bäume

In der Teilfläche, die nach § 35 BauGB zu beurteilen ist und zukünftig Baufläche ist, befindet sich ein Baum, der gemäß Baumschutzverordnung geschützt ist. Dieser wird in die Bewertung des Gesamtkostenäquivalentes nach den Maßgaben der Baumschutzverordnung eingestellt.

Versiegelung

Im Bestand sind gemäß Biotoptypenerfassung 226,4 m² versiegelt. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung von zwei Kerngebieten vor. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht in dem nach § 35 beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 4.564,5 m².

	GRZ	Fläche (in m²)
nach § 35 BauGB zu beurteilende Fläche		4.790,9
Versiegelung Bestand		226,4
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,0	4.790,9
Neuversiegelung		**4.564,5**

Tabelle 10: Ermittlung der Neuversiegelung Teilgebiet § 35 BauGB (Baugebiet)

Senstadt

Für die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist, ergibt sich folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungskosten in €	Einzelpreis Pflegekosten in €	Gesamtbetrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	353,4	1,35	0,55	671,5
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	1.034,1	0,5	0	517,1
12663	Bahnbrachen	10,9	0,5	0	5,5
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				**1.193,96**
	10 % Planungskosten				**119,40**
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	1 - Eschen-Ahorn	2	590,00		1.180,00
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				**1.180,00**
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				**1.180,00**
	Gesamtsumme biotische Komponente				**3.673,36**
Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	4.564,50	13,00		**59.338,50**
	Gesamtsumme Netto				**63.011,86**
	19% Mehrwertsteuer				**11.972,25**
	Endsumme				**74.984,11**

Tabelle 11: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 35 BauGB (Baugebiet)

2.5.1.6 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen im Straßenbereich

Ein kleiner Teil der nach § 35 BauGB zu beurteilenden Fläche soll als Straße entwickelt werden.

Biotoptypen

Die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist und zukünftig Straße ist, ist durch folgende Biotoptypen geprägt.

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m²	Versiegelungsanteil in %	Versiegelte Fläche
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	0,10	0	0,0
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen (in Betrieb)	114,4	1	114,4
12611	Pflasterstraßen	34,7	1	34,7
12663	Bahnbrachen	115,4	0	0,0
		264,6		**149,1**

Tabelle 12: Biotoptypenverteilung und Versiegelungsanteile im Gebiet, das nach § 35 BauGB zu bewerten ist (Straße)

Bäume

In der Teilfläche, die nach § 35 BauGB zu beurteilen ist und die zukünftige Straße ist, befinden sich keine Bäume, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind.

Versiegelung

Im Bestand sind gemäß Biotoptypenerfassung 149,1 m² versiegelt. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung einer Straßenfläche vor. Es wird im Sinne eines Worstcase-Ansatzes von einer vollständigen Versiegelung ausgegangen. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht in dem nach § 35 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 115,5 m².

	GRZ	Fläche (in m²)
nach § 35 BauGB zu beurteilende Fläche		264,6
Versiegelung Bestand		149,1
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,0	264,6
Neuversiegelung		**115,5**

Tabelle 13: Ermittlung der Neuversiegelung Teilgebiet § 35 BauGB (Straße)

Für die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist und zukünftig Straßenfläche ist, ergibt sich folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungs-kosten in €	Einzel-preis Pflege-kosten in €	Gesamt-betrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	0,1	1,35	0,55	0,2
12663	Bahnbrachen	115,4	0,5	0	57,7
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				**57,89**
	10 % Planungskosten				**5,79**
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				**0,00**
	keine				-
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				**0,00**
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				**0,00**
	Gesamtsumme biotische Komponente				**63,68**
Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	115,50	13,00		**1.501,50**
	Gesamtsumme Netto				**1.565,18**
	19% Mehrwertsteuer				**297,38**
	Endsumme				**1.862,56**

Tabelle 14: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 35 BauGB (Straße)

2.5.1.7 Plangebiet insgesamt

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Für das Plangebiet insgesamt ergibt sich ein Gesamtkostenäquivalent von 89.234,37 (brutto).

Teilgebiet	biotische Komponente (brutto)	abiotische Komponente (brutto)	Gesamtkosten-äquivalent (brutto)
gemäß § 30 BauGB zu beurteilende Fläche			0,00 €
gemäß § 34 BauGB zu beurteilende Fläche	5.054,92 €	7.332,78 €	12.387,70 €
gemäß § 35 BauGB zu beurteilende Fläche (Baugebiet)	4.371,30 €	70.612,82 €	74.984,11 €
gemäß § 35 BauGB zu beurteilende Fläche (Straße)	75,78 €	1.786,79 €	1.862,56 €
Summe	**9.502,00 €**	**79.732,38 €**	**89.234,37 €**
Anteile	**11%**	**89%**	**100%**

Tabelle 15: Gesamtkostenäquivalent

2.5.1.8 Vermeidung und Ausgleich

Es verbleibt ein Defizit in Form eines Kostenäquivalentes von 89.234,37 € (brutto). Davon entfallen 11% auf die biotischen Komponenten und 89% auf die abiotischen Komponenten. Um festzustellen, ob die Maßnahmen im Plangebiet ausreichen, einen Ausgleich herzustellen, wurde ein Kostenäquivalent für die Maßnahmen ermittelt. Entspricht das Kostenäquivalent dem, das als erforderlicher Kompensationsbedarf ermittelt wurde, ist der Eingriff vollständig vermieden bzw. ausgeglichen.

Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Diese Maßnahmen wirken nur auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts. Drei Bäume sind zu pflanzen. Ein durchschnittlicher Gehölzwert einer Neupflanzung mit einem Stammumfang von 18-20 cm liegt bei 360 €. Zusätzlich ist der doppelte Wert an Pflegekosten anzusetzen. Damit wären 720 € Herstellungs- und Pflegekosten pro Baum zu Grunde zu legen. Für die Bäume könnten 2.160 € des Gesamtkostenäquivalentes ausgeglichen werden. Es werden 272 m² Grünflächen mit Bodenanschluss angelegt. Diese haben positive Wirkungen auf die biotischen und abiotischen Komponenten. Es werden 130 m² Grünflächen ohne Bodenanschluss angelegt. Für die Bilanzierung wird von Rasenflächen ausgegangen. 15% der Dachflächen in den Kerngebieten sind zu begrünen. Bezogen auf die Grundfläche von 3.040 m² entspricht dies 456 m².

Maßnahme	Menge / Fläche	Herstellungs-kosten in €	Pflegekosten in €	Gesamt-betrag in €
Einzelbaum Hochstamm 18-20 cm	3,00 Stk	360,00	360,00	2.160,00
extensive Dachbegrünung	456,00 m²	20,00	0,20	9.211,20
Grünflächen mit Bodenanschluss	272,00 m²	2,49	0,73	875,84
Grünflächen ohne Bodenanschluss	130,00 m²	1,98	0,40	309,40
				12.556,44
Planungskosten 10%				1.255,64
Summe netto				**13.812,08**
Mehrwertsteuer				2.624,30
Summe brutto				**16.436,38**

Tabelle 16: Kostenäquivalent für Aufwertungsmaßnahmen im Plangebiet

Es wurden fiktive Herstellungskosten für die Maßnahmen in Höhe von 12.556,44€ ermittelt. Zuzüglich der Planungskosten in Höhe von 1.255,64 € sowie der Mehrwertsteuer ergeben sich fiktive Kosten von 16.436,38€ (brutto). Die Maßnahmen wirken vor allem auf die Biotik. Somit wird der biotische Kompensationsbedarf von 9.502,00 € vollständig ausgeglichen. Für die abiotischen Komponenten, die den Großteil des Kompensationsbedarfs ausmachen (79.732,38 €), erfolgt kein direkter Ausgleich. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang in Höhe von 89.234,37 € (brutto) durch die benannten Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet bereits circa 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit von 72.797,99 € (brutto).

Der Ausgleichsbedarf von 72.797,99 € (brutto) kann nicht im Park am Gleisdreieck gedeckt werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist. Der Ausgleich muss daher an anderer Stelle im Bezirk oder im Land Berlin erfolgen.

2.5.1.9 Planexterne Ausgleichsmaßnahme

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt. Nur ein sehr geringer Teil kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden. Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch eine planexterne Maßnahme im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen.

Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain entstanden nach 1945 aus den gesprengten und mit Trümmerschutt aufgefüllten Bunkern. Die Gehölzpflanzungen erfolgten ähnlich der Bepflanzung von Bergraumhalden mit Pioniergehölzen und sollten vorerst meliorative Funktionen erfüllen und nach und nach durch wertvolle einheimische Gehölze ersetzt werden. Das Pflanzkonzept wurde jedoch nicht konsequent umgesetzt. In den vergangenen Jahren entstanden immer mehr Trampelpfade. Dies führte zu Bodenerosionen. Die Pionierbaumarten sind teilweise abgängig oder haben sich zu Stangenholz entwickelt.

Die Flächen weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet das Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung.

In diesem Konzept sind Bereiche zur Förderung der Gehölznaturverjüngung im Sinne einer „gelenkten Sukzession“ aus dem Bestand heraus aufgezeigt. Des Weiteren enthält das Konzept Vorschläge zum Schutz von Habitatbäumen und zur Aufwertung der Gehölzstrukturen durch Ansiedlung einheimischer, standortgerechter und klimatoleranter Gehölze sowie zur Förderung des Erosionsschutzes. Das naturschutzfachliche Hauptziel besteht darin, auf den Bunkerbergen standortangepasste anspruchsvolle Waldgesellschaften mit ungleichaltriger Zusammensetzung zu entwickeln, die in ihrer Ausprägung naturnahen Standorten ähneln (ahorn- und eschenreicher Mischwald, frisch bis mäßig trockener Eichenmischwald, Eichen- Hainbuchenwald und Winterlinden-Hainbuchenwald). Auf Grund der Bedeutung einer arten- reichen Krautschicht für die Weinbergschnecken, Insekten und Vögel soll deren Förderung durch gezielte Pflegemaßnahmen erfolgen.

Die Umsetzung des Schutz-, Pflege- und Entwicklungskonzeptes für die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain geht weit über die eigentlichen Ziele der Grünflächenpflege (Wiederherstellung der Verkehrssicherheit, Herstellung von Sichtbezügen, Freischneiden von Wegen und Denkmalpflege) hinaus. Die Ausschöpfung des ökologischen Entwicklungspotentials lässt sich mit den Anforderungen Grünpflege sehr gut verknüpfen. Die Umsetzung des Konzeptes

Entwurf

ist aus naturschutzfachlicher Sicht eine vorbildwirksame Symbiose unterschiedlicher Belange in einem begrenzten innerstädtischem Natur- und Grünflächenraum.

Die Gesamtmaßnahme ist in verschiedene Bauabschnitte geteilt (Bereiche 1-40). Die Maßnahmen bestehen hauptsächlich aus Pflanzungen, Aussaaten, Gehölzpflege, Totholzanreicherungen, Sicherungs- und Bodenarbeiten sowie Einzäunungen. Es wurden bereits Herstellungs- und Pflegekosten in Höhe von etwa 197.700 € durch den Bezirk beglichen.

	Ökologische Aufwertungsmaßnahmen (bereits durchgeführt)	**Kosten**
1	Anpflanzung von einheimischen Gehölzen unterschiedlicher Größe zur Entwicklung waldähnlicher Strukturen	36.000 €
2	Freistellung und Pflegemaßnahmen der Zukunftsgehölze, Erhalt von abgängigen Gehölzen als Biotopbäume	109.000 €
3	Totholzanreicherung	7.500 €
4	Aussaat und Pflanzung im Bereich der Saumkanten (Gehölz- und Krautschicht)	7.200 €
5	Ökologische Hangsicherung	15.000 €
6	Temporäre Einzäunungen zum Schutz der Neupflanzungen und Einsaaten sowie Teile der Bestandsvegetation	23.000 €
	Gesamt Brutto	**197.700 €**

Tabelle 17: Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen an den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain in den Bereichen 1-40

Das verbleibende Kompensationsdefizit von 72.797,99 € (brutto), das sich aus den abiotischen Eingriffen ergibt, soll durch Pflanz- und Pflegemaßnahmen (biotische Komponenten) gedeckt werden. Die Sicherung der Maßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

2.5.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

2.5.2.1 Rechtsgrundlage

Artenschutzrechtliche Verbote werden durch konkrete Handlungen erfüllt, so etwa, wenn die geschützte Lebensstätte durch die Errichtung eines Vorhabens zerstört wird oder geschützte Arten während der Brutzeit durch den Betrieb einer baulichen Anlage gestört werden. Erst der Vollzug der Bebauungsplanung kann zum Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote führen. Gleichwohl sind künftige artenschutzrechtliche Konfliktlagen bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Die Gemeinde muss vorausschauend ermitteln, ob die vorgesehenen Festsetzungen auf unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse treffen würden und ob Festsetzungen dauerhaft ein rechtliches Hindernis in Gestalt artenschutzrechtlicher Verbote entgegenstünde. Die Belange des Artenschutzes unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Vollzug des Bebauungsplans artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahmelage oder Befreiungslage hineingeplant wird.

Senstadt

§ 44 Absatz 1 BNatSchG verbietet:

1. wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

4. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 BNatSchG verweisen auf die besonders geschützten Arten. Einzig das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die streng geschützten Arten. Welche Tiere entweder zu den besonders oder zu den streng geschützten Arten gehören, lässt sich der Begriffsbestimmung nach § 7 BNatSchG entnehmen. Die besonders geschützten Arten sind in Abs. 2 Nr. 13 und die streng geschützten Arten in Nr. 14 gesetzlich definiert.

2.5.2.2 Prüfungssystematik

Für die Abarbeitung artenschutzrechtlicher Konflikte wird das folgende vierstufige Prüfprogramm angewendet:

Stufe 1: Würde die Handlung (Vollzug der Planung) gegen die vier artenschutzrechtlichen Verbote verstoßen?

Stufe 2: Falls ja, ist zu prüfen, ob die Handlung unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt werden kann.

Stufe 3: Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Stufe 4: Ist dies nicht der Fall, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG vorliegen.

Zunächst wird also geprüft, ob die Planung im Vollzug zu artenschutzrechtlichen Verboten führen wird. Im Falle, dass Verbotstatbestände berührt sind, ist auf zweiter Stufe zu klären, wie diese artenschutzrechtlichen Konflikte planerisch bewältigt werden können. Es ist also zu klären, ob Handlungen unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von dem jeweiligen einschlägigen Verbot freigestellt sind. Die Freistellungs-Regelung sieht für bestimmte Gruppen von Arten unterschiedliche Voraussetzungen vor. Die Vorschrift unterscheidet dabei zwischen europäisch geschützten Arten und solchen gemäß Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die engere Voraussetzungen gelten sowie den übrigen „anderen geschützten Arten“, deren Schutz leichter überwunden werden kann.

Für die Arten der erst genannten Fallgruppe gilt:

Für nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach § 44 Absatz 5 BNatSchG liegt bei den Tierarten des Anhang IV Buchstabe

a der FFH-RL, europäischen Vogelarten und Arten, die nach einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG ein Verstoß gegen die Verbote des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 dann nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.

Durch die Vorschriften § 44 Abs. 5 Satz 1 bis 4 BNatSchG wird eine funktionsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt.

Für die Arten der zweiten Fallgruppe gilt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG „sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor“. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote liegt bei anderen national geschützten Arten somit bereits dann nicht vor, wenn über drohende Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote auf der Ebene des Bebauungsplans durch Vermeidung und Ausgleich der Eingriffe in der Abwägung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB entschieden wurde. Der Schutz der nur national geschützten Arten ist somit deutlich geringer gestellt.

Ist ein drohender Verstoß gegen ein Verbot nicht nach § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt, ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiterhin zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen und durch geeignete Maßnahmen in eine Ausnahmelage hineingeplant werden kann. Die Prüfung einer Ausnahme ist für europäisch geschützte Arten relevant. Die Ausnahmevorschrift sieht mehrere Ausnahmegründe vor, wie z.B. die Gefahrenabwehr oder die überwiegenden Gründe des öffentlichen Interesses. Voraussetzung ist, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt und dass das geplante Vorhaben zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands führen darf.

2.5.2.3 Untersuchung Vorkommen gesetzlich geschützter Arten

Avifauna

Brutnachweis (Scharon 2017): Amsel, Fitis, Mönchsgrasmücke, Girlitz

Fledermäuse

Zwergfledermaus – Jagdgebiet (wird nicht weiter betrachtet, da Jagdgebiete nicht geschützt sind)

2.5.2.4 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Folgenden werden die Verbotstatbestände für die Vogelarten geprüft. Mit dem EuGH-Urteil in der Rechtssache Skydda Skogen wurde u.a. gemäß RA Dr. Frank Fellenberg nicht die im deutschen Recht eingeführte Praxis, die einzelartenscharfe Prüfung auf eine naturschutzfachlich begründete Auswahl von Arten zu beschränken, in Frage gestellt. Allerweltsarten ohne spezifische Lebensraumansprüche, die sich aber in einem landesweit günstigen Erhaltungszustand befinden und über eine große Anpassungsfähigkeit bzw. ein hohes Ausweichvermögen verfügen, werden hiernach zusammengefasst in Gilden geprüft, die anhand vergleichbarer Lebensraumansprüche und Empfindlichkeit geprüft werden. Hierbei handelt es sich nicht um eine Einschränkung des Anwendungsbereichs der Verbote, sondern um eine zulässige vollzugspraktische Bündelung der Arten in Anwendung der Verbote. Die Bündelung erleichtert die Dokumentation der artenschutzrechtlichen Prüfung.

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt für das Land Berlin noch keine Handreichung erarbeitet wurde, wie das EuGH-Urteil für Berlin ausgelegt werden soll, wird gemäß der Kommentierung

durch RA Dr. Fellenberg eine Betrachtung in Gilden verfolgt. Amsel, Fitis und Mönchgrasmü- cke werden daher gemeinsam betrachtet. Der Girlitz wird aufgrund seiner stark abnehmenden Bestände in Berlin einer Einzelartbetrachtung unterzogen. Die übrigen nachgewiesenen, nicht gefährdeten Vogelarten werden ihrer nistökologischen Gilde zugeordnet und gruppenweise als Freibrüter behandelt, wobei eine Betroffenheit für Art und Revier geprüft wird.

Avifauna, Gruppe Freibrüter

Im Folgenden wird die Prüfung der Verbotstatbestände für die Amsel, Fitis und Mönchsgras- mücke durchgeführt.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG Nr. 1

nicht erfüllt.

Die Schutzvorschrift gilt für die besonders geschützten Arten. Die Verbotswirkung gilt individuenbezogen (einschließlich Eier, auch in leerem Zustand). Verboten sind daher sämtliche Handlungen, die den Tod oder die Verletzung eines Tieres, die Zerstörung oder Beschädigung von Eiern oder deren Entfernung zur Folge haben. Die Tötung ist vermeidbar. Die Baumaßnahmen sind so zu steuern, dass sie in Abwesenheit der geschützten Art vorzunehmen sind. Es dürfen keine Rodungsmaßnahmen im Zeitraum März bis Anfang September auf der Fläche durchgeführt werden.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Verboten sind Störungen während bestimmter Schutzzeiten, die sich negativ auf die physische Verfassung des Tieres auswirken (z.B. Unruhe oder Flucht). Von einer erheblichen Störung ist auszugehen, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Störung verschlechtert. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, können ausgeschlossen werden. Durch § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Dies ist verhindert damit eine Störung der hier dargestellten Freibrüter während der Brutzeit.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Schutzgut dieses Verbots sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Es sollen solche Lebensstätten geschützt werden, die für die Erhaltung der Art aktuelle Bedeutung besitzen. Der Schutz der Lebensstätte kann auch außerhalb der Anwesenheit der Bewohner bestehen, wenn nach den Lebensgewohnheiten einer Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist. Der Schutz der Fortpflanzungsstätte für die hier behandelten Arten, erlischt mit Beendigung der jeweiligen Brutperiode, da die Arten regelmäßig die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wechseln. Damit ist der Verbotstatbestand außerhalb der Brutzeit nicht erfüllt und durch eine Berücksichtigung der Brutzeiten (1. März bis 30. September) vermeidbar.

Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ist durch den regelmäßigen Wechsel der Fortpflanzungsstätten und ihrer nicht erneuten Nutzung durch alle hier behandelten Arten mit weiter Definition des Lebensstätten-Begriffs erfüllt. Der Park am Gleisdreieck bietet für die wenigen Arten geeignete Ausweichlebensräume. Für die genannten Arten ist davon auszugehen, dass die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust einzelner Brutplätze nicht beeinträchtigt werden.

Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.

Senat

Avifauna, Girlitz

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Die Schutzvorschrift gilt für die besonders geschützten Arten. Die Verbotswirkung gilt individuenbezogen (einschließlich Eier, auch in leerem Zustand). Verboten sind daher sämtliche Handlungen, die den Tod oder die Verletzung eines Tieres, die Zerstörung oder Beschädigung von Eiern oder deren Entfernung zur Folge haben. Die Tötung ist vermeidbar. Die Baumaßnahmen sind so zu steuern, dass sie in Abwesenheit der geschützten Art vorzunehmen sind. Es dürfen keine Rodungsmaßnahmen im Zeitraum März bis Anfang September auf der Fläche durchgeführt werden.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Verboten sind Störungen während bestimmter Schutzzeiten, die sich negativ auf die physische Verfassung des Tieres auswirken (z.B. Unruhe oder Flucht). Von einer erheblichen Störung ist auszugehen, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Störung verschlechtert. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, können ausgeschlossen werden. Durch § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Dies verhindert damit eine Störung der hier dargestellten Freibrüter während der Brutzeit.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Schutzgut dieses Verbots sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Es sollen solche Lebensstätten geschützt werden, die für die Erhaltung der Art aktuelle Bedeutung besitzen. Der Schutz der Lebensstätte kann auch außerhalb der Anwesenheit der Bewohner bestehen, wenn nach den Lebensgewohnheiten einer Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist. Der Schutz der Fortpflanzungsstätte für die hier behandelten Arten, erlischt mit Beendigung der jeweiligen Brutperiode, da die Arten regelmäßig die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wechseln. Damit ist der Verbotstatbestand außerhalb der Brutzeit nicht erfüllt und durch eine Berücksichtigung der Brutzeiten (1. März bis 30. September) vermeidbar.

Der Girlitz besiedelt halboffene, mosaikartig gegliederte Landschaften, mit lockerem Baumbestand, Gebüschgruppen und Flächen mit niedriger Vegetation mit im Sommer Samen tragender Staudenschicht. Er bevorzugt klimatisch begünstigte, geschützte Teilräume, weshalb er häufig in Siedlungen, hier vor allem in Parks, Friedhöfen, Kleingärten, Villenvierteln und Wohnblockzonen vorkommt. Schlüsselfaktoren für eine Besiedelung sind große Bäume (Mindesthöhe > 8 m), ausreichend Grünanteil und gestörte, offene Böden. Das Nest wird in Sträuchern, auf Bäumen (häufig Obstbäume und Zierkoniferen) und in Rankenpflanzen angelegt. Der Girlitz kommt in Berlin mittelhäufig vor, es ist allerdings ein stark abnehmender Bestandstrend zu beobachten. Deutschlandweit kommt die Art noch häufig vor, zeigt aber ebenfalls einen stark abnehmenden Bestandstrend (Rote Liste der Brutvögel Deutschlands 2021).

Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ist durch den regelmäßigen Wechsel der Fortpflanzungsstätten und ihrer nicht erneuten Nutzung durch den Girlitz erfüllt. Der Park am Gleisdreieck bietet für den Girlitz Lebensraum. Aufgrund der fehlenden Baum- und Strauchstrukturen im Plangebiet im Bestand ist davon auszugehen, dass der Lebensraum auch schon im Bestand vornehmlich im Bereich der baumbestandenen Bereiche am Technikmuseum besteht. Diese Bereiche werden erhalten. Für den Girlitz ist davon auszugehen, dass

Senstadt

die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust des einzelnen Brutplatzes nicht beeinträchtigt werden.

Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.

2.5.3 Baumschutzverordnung

Im Plangebiet wurde der Baumbestand aufgenommen, der gemäß Baumschutzverordnung geschützt ist. Geschützt sind alle Laubbäume jeweils mit einem Stammumfang ab 80 cm, gemessen in einer Höhe von 1,30 m über dem Erdboden. Mehrstämmige Bäume sind geschützt, wenn mindestens einer der Stämme einen Mindestumfang von 50 cm aufweist. Vor Fällung der Bäume ist ein Antrag auf Fällgenehmigung gemäß § 5 BaumSchVO beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu stellen.

Im Plangebiet wurden 3 Bäume kartiert die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Ersatz der Bäume wurde bereits im Rahmen des Verfahrens zur Bewertung von Kostenäquivalenten für die Eingriffsregelung berücksichtigt.

2.5.4 Geplante Maßnahmen

2.5.4.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen werden festgesetzt:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.
- 402 m² Fläche werden gärtnerisch angelegt, davon haben 130 m² keinen Bodenanschluss.
- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15% der gesamten Dachflächen zu begrünen (dies entspricht 456 m²).

2.5.4.2 Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

- Sicherung der planexternen Maßnahme an den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain.
- Umsetzung von Maßnahmen des Bodenschutzes:
  - Fachgerechte Aufnahme belasteten Bodens und fachgerechte Entsorgung
  - Sanierung von Schadensfällen, bei Feststellung zusätzlicher Boden- und Grundwasserkontaminationen
  - Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sog. Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter dem Deutschen Technikmuseum
- Erstellung eines Konzepts zur Niederschlagsentwässerung mit einem vollständigen Rückhalt des Niederschlagswassers und einer anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem Grundstück
- Prüfen der Möglichkeiten zur Versickerung auf dem eigenen Grundstück und nach Möglichkeit Anstreben einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42% des anfallenden Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück
- Prüfen von Möglichkeiten zur Versickerung und Bewässerung von Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum

- Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen gegen Vogelschlag
- Aufgreifen von Maßnahmen zur nachhaltigen Quartiersentwicklung
- Verpflichtung zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten und Erreichen des DGNB-Zertifikats mindestens in Gold, Anstreben des Zertifikats in Platin

Senstadt

- Erstellung eines Freiflächenplans und Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden des Landes Berlins zur Herstellung eines gestalterischen Gesamtzusammenhangs mit dem Park am Gleisdreieck
- Kostenübernahme bei Entschädigungsansprüchen aufgrund von Schallschutz nach §§ 42, 43 BImSchG i.V.m. 16./24. BImSchV
- Bereitstellung eines Radweges für die Öffentlichkeit
- Erstellung eines Betriebskonzepts zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik

2.5.4.3 Bauzeitenplanung und Baudurchführung

Durch eine Bauzeitenplanung können negative Auswirkungen auf die Tiere verhindert werden. Diese Maßnahmen sind nicht im Bebauungsplan festsetzbar. Folgendes ist dennoch zu berücksichtigen und artenschutzrechtlich durchsetzbar:

Im Rahmen der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme sind die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten. Gemäß diesen Zugriffsverboten sind sämtliche Handlungen verboten, die den Tod oder die Verletzung besonders geschützter Tiere oder die Zerstörung, Beschädigung oder Entfernung ihrer Entwicklungsformen zur Folge haben. Gehölzentfernungen und Bodenabtrag sollten daher außerhalb der Brutzeit (März bis September) erfolgen.

Baubedingte Beeinträchtigungen sind durch Vermeidungsmaßnahmen auszuschließen. Im Rahmen der Baumaßnahme könnte Grundwasser gefördert werden. Die Grundwasserbenutzung ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit dem Berliner Wassergesetz erlaubnispflichtig. Die wasserbehördliche Erlaubnis ist bei der Wasserbehörde zu beantragen. Sollten Belastungen des Förderwassers bestehen, ist vor Wiederzuführung in das Grundwasser das geförderte Wasser zu reinigen.

2.5.4.4 Vermeidung von Emissionen und Energieeffizienz

Zur Vermeidung von Emissionen sind während der Bauphase unnötige Betriebsfahrten und Maschinenleerläufe zu vermeiden. Der Einsatz Treibstoff sparender, lärmarmer und schadstoffreduzierter Baumaschinen und Fahrzeuge wird empfohlen.

2.6 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl

Das Plangebiet ist Teil der Gesamtentwicklung im Bereich Gleisdreieck und ist in diesem Kontext zu beurteilen. Für das Plangebiet wurde im Rahmen der stufenweisen Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks die städtebauliche Entwicklung untersucht. Dabei wurde eine bauliche Entwicklung für den Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ beschlossen. Diese Entscheidung ist nicht mehr Gegenstand der weiteren Untersuchung von Planungsalternativen.

Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für das Baufeld ‘Urbane Mitte’ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Eingangsparameter für den Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m² bis maximal 111.000 m² Neubau Geschossfläche vor. Grundlage dafür ist der städtebauliche Rahmenvertrag 2005. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse“. Im städtebaulich-architektonischen Wettbewerb wurde im Sinne des flächensparenden Bauens einer Hochhausbebauung der Vorrang vor der flächigen Überbauung gegeben.

Es gab zwei gleichwertige Preisträger für den 1. Platz. Grundlage für die frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB waren die Entwürfe beider Preisträger, für die jeweils eine Bebauungsplanvariante entwickelt wurde. Beide Entwürfe sahen Hochhäuser vor. Der Entwurf von COBE Berlin platzierte sieben Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“. Im südlichen Bereich wurde eine etwas niedrigere, aber dafür nahezu flächige Bebauung vorgesehen. Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst sah fünf Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes vor. Im südlichen Teil sah der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst ein gegenüber dem Entwurf von COBE Berlin flächenmäßig geringeres, aber dafür höheres Gebäude vor.

Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst wurde aus städtebaulichen Gründen weiterentwickelt und bildete die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren VI-140ca (Urbane Mitte). Beide Varianten haben sich hinsichtlich der erwarteten Umweltauswirkungen nicht wesentlich unterschieden. Grund für die Entscheidung für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst war die größere Flexibilität der geplanten Gewerbebauten, insbesondere für Sporthallen und eine Kunsthalle, aber auch für Gastronomie und Läden sowie die größere Grundfläche der Gebäude. Auch die größeren Anteile an Freiflächen, die städtebauliche Betonung der Sockelzone, um zum denkmalgeschützten U-Bahnhof „Gleisdreieck“ Bezug zu nehmen, sowie die Freihaltung von Sichtachsen waren Gründe für die Juryentscheidung.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des südlichen Teils des städtebaulichen Entwurfs schaffen.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

3.1.1 Umweltprüfung

Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Bebauungsplans auf die Schutzgüter und ihre Wechselwirkungen werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Umweltprüfung ist zudem nicht auf die Betrachtung nachteiliger Umweltauswirkungen beschränkt, sondern bezieht auch positive Auswirkungen ein.

Im Rahmen der verbal-argumentativen Untersuchungsmethode wird zunächst der gegenwärtige Zustand beschrieben. Hieraus werden die Empfindlichkeiten der jeweiligen Schutzgüter gegenüber den zu erwartenden Veränderungen abgeschätzt. Auf der Grundlage der Darstellung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden außerdem die zu erwartenden Beeinträchtigungen und Wirkungen auf alle Schutzgüter aufgezeigt und zum Bestand und zur Empfindlichkeit in Relation gesetzt. Zusammenfassend werden dann Empfehlungen zur Vermeidung, zur Minimierung sowie ggf. zum Ausgleich der festgestellten Umweltauswirkungen abgeleitet.

Grundlagen der Bestanderfassung und -bewertung sowie der Prognose bilden der Digitale Umweltatlas Berlin, Vor-Ort-Begehung, Luftbildauswertungen sowie Fachgutachten.

3.1.2 Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Bei den Fachgutachten traten keine Schwierigkeiten auf, die sich auf das Ergebnis ausgewirkt hätten. Die Gutachten waren als Grundlage für die Umweltprüfung geeignet. Die Fachgutachten, die für das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ erstellt wurden, wurden hinsichtlich des hier zu untersuchenden Plangebietes ausgewertet.

SenStadt

3.2 Referenzliste der Quellen

ALB (2022): Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung

bulwiengesa (2021): Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Nutzerfrequenzen (B-Plan VI-140caa und VI-140cab)

FPB (2016/2017): Biotoptypenkartierung und Erfassung des geschützten Baumbestandes

GEO-NET (2021a): Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin

GEO-NET (2021b): Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin

GEO-NET (2021c): Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin

GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH (2021): Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

HOFFMANN-LEICHTER (2021): Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg

HOFFMANN-LEICHTER (2021a): Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg

KRAFT (2022): Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab

KARDORFF (2022): Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung

Landplus (2014): Gutachten zur Altlastenerkundung Baufeld „Urbane Mitte“ Berlin-Kreuzberg

Landplus (2016): Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit Baugrund- und Gründungsgutachten

MÖHLER + PARTNER INGENIEURE (2018): Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bebauungsplan VI-140ca, „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck, Bericht Nr. 740-5328-1

SALINGER (2019): Stellungnahme zum Problemfeld Glas - Bebauungsplan VI-140cab, Ornithologisches Gutachten

Scharon (2017): Artenschutzrechtliche Untersuchung des Plangebietes VI-140ca (Urbane Mitte) in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

SenStadt

3.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen durch Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt (Monitoring)

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen (§ 4c BauGB). Die geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Umweltbericht zu beschreiben (Anlage 1 zum BauGB Nr. 3. b).

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter nach sich ziehen wird. Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber den prognostizierten Umweltauswirkungen gesehen wird.

Die Maßnahmen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen. Hierzu gehört die Anlage von 402 m² gärtnerisch anzulegenden Flächen, wobei davon 130 m² keinen Bodenanschluss aufweisen müssen. Es sind 3 Laubbäume zu pflanzen. Insbesondere die Bäume sind bis zum Erreichen eines funktionsfähigen Zustands zu pflegen. Die Dachflächen sind in einem Umfang von 15 % zu begrünen. Auch hier sind die Umsetzung und die dauerhafte Funktionserfüllung zu prüfen.

4. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat eine Größe von ca. 7.940 m² und liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, zwischen Park am Gleisdreieck und Deutschem Technikmuseum. Nördlich des Plangebietes schließt der ehemalige Postbahnhof an.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei Kerngebiete sowie eine private Erschließung zu schaffen. Die Planungen sind Teil eines neuen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck. Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde nach der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geteilt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll das Planungsrecht für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 schaffen. Des Weiteren soll eine private Erschließung als Anschluss an die bestehende Trebbiner Straße festgesetzt werden.

Die Fläche ist im Bestand zu 30 % versiegelt. Es kommen keine wertvollen Biotope im Plangebiet vor. Rund die Hälfte des Plangebietes ist im Bestand mit artenarmer Vegetation bestanden. Gerade im südlichen Teil des Plangebietes befinden sich auf den Bahnbrachen kein oder nur spärlicher Bewuchs im Bereich der Aufschüttungen. Durch die Planung wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 0,6 ha ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter nach sich ziehen wird.

Für den Bebauungsplan sind auf Grund des geltenden Baurechts nach § 34 und § 30 BauGB gemäß § 1 Abs. 3 BauGB die Eingriffe nur teilweise ausgleichspflichtig. Da im Park am Gleisdreieck der Eingriff nicht mehr ausgeglichen werden kann, sollen die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bunkerberge des Volkspark Friedrichshain erfolgen. Damit ist ein vollständiger Ausgleich sichergestellt.

Bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung von 36 %

des Plangebietes möglich. Diese wäre aber deutlich geringer als die Nutzung, die der Bebauungsplan ermöglicht, so dass Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild vermieden werden und auf den Naturhaushalt zumindest verringert werden könnten.

Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für die gesamte 'Urbane Mitte' ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Eingangsparameter für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m^2 bis maximal 111.000 m^2 Neubau Geschossfläche vor. Die Architekt*innen kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass dies nur durch Hochhäuser umgesetzt werden kann. Grundlage dafür ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, der für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als städtebauliches Prinzip vorsieht: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse“.

Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber den prognostizierten Umweltauswirkungen gesehen wird. Die Maßnahmen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie die Dachbegrünung sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen.

SenStadt

III. Planinhalt und Abwägung

1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) war die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Weiterhin soll der Bebauungsplan das in einem städtebaulich- architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' planungsrechtlich sichern.

Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und 140cab „Urbane Mitte Süd“ werden hier jeweils die entsprechenden Teilbereiche des städtebaulichen Konzeptes festgesetzt. Durch die Teilung wird das städtebauliche Konzept nicht geändert.

Dabei sollen auch übergeordnete Erfordernisse der Stadtentwicklung gesichert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Die Sicherung von Bahnbetriebserfordernissen für S-Bahn und Fernbahn, z.B. in Form von erforderlichen Rettungsplatzzufahrten
- Die Berücksichtigung der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Erhalt sowie die Ergänzung von Parkeingängen
- Die Sicherung der Erschließung des Plangebietes

1.1 Städtebauliches und Nutzungskonzept

1.1.1 Städtebaulich-architektonischer Wettbewerb

2015 fand ein 2-phasiger städtebaulich-architektonischer Wettbewerb für die 'Urbane Mitte' statt, der am 20.11.2015 entschieden wurde. Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Im Vorentwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß
§§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurden beide Siegerentwürfe als Varianten für die bauliche Entwicklung berücksichtigt. Nach den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurde die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen, der die Grundlage (Masterplan) für das weitere Verfahren bildet.

Vorgabe im Rahmen des städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs war die Realisierungsmöglichkeit von 100.000 m^2 bis 111.000 m^2 Geschossfläche im Neubau zuzüglich ca. 8.000 m^2 Geschossfläche in den Viadukten des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“.

Vorgegeben wurde außerdem, dass für den durch das Plangebiet verlaufenden Abschnitt der S-Bahnstrecke S 21 (Hochbahn) ein Leer-Volumen („Lichtraumprofil") sowohl für den Streckenverlauf als auch für einen neuen Bahnhof freizuhalten sei. Grundlage hierfür war eine bereits im Werkstattverfahren erstellte Studie zur S-Bahnstrecke S 21, die von der Projektträgerin beauftragt worden war.

SenStadt

1.1.2 Städtebauliches und Nutzungskonzept

Im Baufeld der ‚Urbanen Mitte’ ist, bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße, insbesondere die Entwicklung von Baugebieten vorgesehen. Sie sollen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Bahnflächen in einer städtischen Dichte bebaut und kerngebietstypisch genutzt werden. Die planfestgestellten / gewidmeten U-Bahn-, S-Bahn- und Fernbahnflächen werden nachrichtlich übernommen. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn sollen jedoch auch planfestgestellte Bahnflächen unter Berücksichtigung des Betriebszwecks baulich durch Kerngebietsnutzungen über- bzw. unterlagert werden.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße.

1.1.2.1 Städtebauliches Konzept

Im gesamten Neubaubereich der ‚Urbanen Mitte’ sollen sieben Türme (bauordnungsrechtliche Hochhäuser) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Bahnhof entstehen.

Die Türme sind, allerdings nicht linear, in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben dabei deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die jeweils unterschiedlich ausgerichtet sind.

Es werden sieben Baufelder aus jeweils einem Sockel mit Turm gebildet, von denen fünf im nördlichen Bereich zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem U-Bahnhof „Gleisdreieck“ liegen und zwei im Süden des Plangebiets südlich der STATION Berlin. Die Türme werden von Norden nach Süden mit Turm 1 bis 7 bezeichnet.

Insgesamt ist im Neubaubereich die Realisierung von ca. 110.400 m^2 Geschossfläche vorgesehen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden Baufelder MK 6 und MK 7. Hier ist ein Sockel mit den beiden Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) geplant: Der nördliche Turm als Hochhaus mit 49 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 15 Ge- schosse vorgesehen), der südliche Turm mit 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen). Die Gebäudehöhen stufen nach Süden zum Ostpark hin deutlich ab.

Unterirdisch ist eine baufeldübergreifende Tiefgarage (Tiefgarage Süd) geplant (im städtebaulichen Konzept sind 2 Untergeschosse vorgesehen). Sie wird über eine Tiefgaragenzufahrt am südlichen Ende der als Privatstraße verlängerten öffentlichen Trebbiner Straße erschlossen.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist die Realisierung von ca. 23.750 m^2 Geschossfläche vorgesehen.

1.1.2.2 Nutzungskonzept

Bezogen auf das Gesamtprojekt 'Urbane Mitte' soll insbesondere der Neubaubereich in Kombination mit dem U-Bahnviadukt zu einem neuen urbanen Quartier entwickelt werden. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurde bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag (2005) zum Gleisdreieck eine Kerngebietsnutzung vorgesehen.

Zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehört ein unverbindliches Nutzungskonzept. Während in den unteren Geschossen, vor allem im Erdgeschoss, ein Nutzungsmix an kleinteiligen attraktiven unterschiedlichen Nutzungen vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen entstehen. Der Nutzungsmix in den beiden unteren Geschossen soll

Senstadt

sich aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen zusammensetzen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die Realisierung von 23.750 m² Geschossfläche für diese Nutzungen vorgesehen. Entsprechend des Konzeptes für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ist im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss ein Nutzungsmix vorgesehen, in den darüber liegenden Geschossen sind vor allem Büronutzungen geplant. Zum Nutzungsmix gehört in diesen Baufeldern auch ein Sportschwerpunkt (Sporthalle). Einzelhandelsbetriebe sind nur im 1. Vollgeschoss zulässig. Einzelhandelsangebote sollen sich im Quartier ‚Urbane Mitte' vor allem am ÖPNV-Kreuzungspunkt nördlich des Plangebiets konzentrieren (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)). Die Untergeschosse dienen insbesondere dem Parken. Daneben können hier Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung (Haustechnik), Lager- und Sanitärräume untergebracht werden.

Das konkrete Nutzungskonzept wird in späteren Planungsphasen entwickelt und kann inner- halb des Spielraums der Festsetzungen im Bebauungsplan an aktuelle Erfordernisse angepasst werden.

1.2 Verkehrskonzept

Die verkehrlichen Themen wurden in unterschiedlichen Planungen und Gutachten dargestellt und untersucht. Zum einen ist die verkehrliche Erschließung Bestandteil des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ (dem sogenannten Masterplan[3]), zum anderen wurde ein Verkehrsgutachten[4], ein gesondertes Gutachten zum Rad- und Fußverkehr[5] sowie ein Logistikkonzept zur Ver- und Entsorgung[6] erstellt. Das Logistikkonzept beinhaltet Aussagen zur weitergehenden Projektentwicklung und ist nur in seinen wesentlichen Grundzügen für den Bebauungsplan relevant. Es ist von daher nicht als Fachgutachten zum Bebauungsplan anzusehen und keine Unterlage im Rahmen der Beteiligungsschritte im Verfahren.

1.2.1 Äußere Anbindung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll sowohl mit dem Pkw, dem ÖPNV, für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende gut erreichbar sein. Der Schwerpunkt - auch in Hinblick auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung - liegt auf der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad und für zu Fuß Gehende.

Pkw

Das Plangebiet 'Urbane Mitte Süd' soll an das öffentliche Straßennetz angebunden werden, indem die öffentliche Trebbiner Straße als Privatstraße verlängert wird. Vom Anschlusspunkt soll der Verkehr auf kürzestem Wege in die geplante Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet werden.

ÖPNV

Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist grundsätzlich gut. In direkter Nachbarschaft, im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegt der U-Bahnhof „Gleisdreieck“, in dem sich die Linien U1/U3 und U2 kreuzen.

3 Masterplan 'Urbane Mitte'; Ortner & Ortner Baukunst, 30.08.2019

4 Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd; Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

5 Konzept Fuß- und Radverkehr; Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, 02/2017

6 Logistikkonzept Ver- und Entsorgung; Logistik und Management Beratungsgesellschaft LMBG, 03.04.2019

SenStadt

Der U-Bahnhof „Gleisdreieck“ weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Geplant ist ein weiterer Zugang am Südende des Bahnhofs.

Unter Berücksichtigung des einzigen bestehenden U-Bahnzugangs und der im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandards besteht von daher Verbesserungsbedarf. Im Nahverkehrsplan wird u.a. im Kapitel "III.1.2 Erschließungsstandards" definiert, wann eine Berliner Siedlungsfläche als vom ÖPNV erschlossen gilt. Eine Siedlungsfläche ist erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der im Tagesverkehr mindestens ein 20-Minuten-Takt und im Nachtverkehr mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, folgende Werte (Luftlinie) nicht überschreitet:

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Nachtverkehr		
Hohe Nutzungsdichte	400m	

Tabelle 18: Erschließungsstandards im Tages- und Nachtverkehr

Mehr als 7.000 EW je km^2 wird als hohe Nutzungsdichte definiert. Für die 'Urbane Mitte' wird von einer hohen Nutzungsdichte ausgegangen. Der Zielwert ist der grundsätzlich anzustrebende Wert. Für das Plangebiet wurde der Erschließungsstandard mit folgendem Ergebnis geprüft:

U-Bahnhof „Gleisdreieck“
Der U-Bahnhof „Gleisdreieck“ weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Bei der Ermittlung des Erschließungsstandards ist zunächst die Entfernung bis zu diesem Zugang zu bewerten.

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK 6
Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 385 m. Damit ist der Toleranzwert eingehalten.

Vorgesehen ist die Ergänzung eines südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“. Damit würde sich die Entfernung auf ca. 235 m verkürzen und der Zielwert wäre eingehalten.

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK 7
Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 460 m. Damit ist der Toleranzwert zwar nicht mehr eingehalten, er ist aber nur unwesentlich überschritten.

Bei Realisierung des südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ würde sich die Entfernung auf ca. 310 m verkürzen, der Toleranzwert wäre eingehalten und der Zielwert fast erreicht.

Ergebnis
Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet.

Wie auch im Nahverkehrsplan dargelegt, werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im

SenStadt

Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt, erfüllt. Die Zuständigkeit liegt also beim Land Berlin (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt IV C) und nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Mit der BVG, dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde sowie der technischen Aufsichtsbehörde wurden bereits erste Abstimmungen geführt. Mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenMVKU den neuen U-Bahnzugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde.

Geplante S-Bahnstrecke S 21 mit Bahnhof

Im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegt auch die Freihaltetrasse für die geplante S-Bahnstrecke S 21. Die S-Bahnstrecke S 21 soll hier einen Bahnhof erhalten, der auch das Umsteigen zur U-Bahn ermöglicht und damit die Linien U1, U2, U3 und S 21 miteinander vernetzt. Damit wird die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zusätzlich deutlich verbessert.

Die konkrete Planung des 3. Bauabschnitts (BA) der S-Bahnstrecke S 21 ist eingeleitet. Das Land Berlin hat den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 bestellt und die Deutsche Bahn hat Anfang 2020 die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) sowie Leistungsphase 2 (Vorplanung) für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 vergeben.

Geplanter Bahnhof in der bestehenden S-Bahnstrecke S 1/S 2/S 25

Langfristig ist außerdem die Ergänzung eines Bahnhofs in der S 1/ S2/S 25-Linie in der Trebbiner Straße (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans VI-140cab) vorgesehen, der auch den Namen „Trebbiner Straße“ erhalten soll. Auch diese Maßnahme wird die ÖPNV- Erschließung im Plangebiet zusätzlich verbessern.

Rad- und Fußwegenetz

Die Anbindung an das übergeordnete Rad- und Fußwegenetz erfolgt zum einen über die öffentliche Trebbiner Straße (im Plangebiet) und zum anderen über die Anbindung an den westlich angrenzenden Radfernweg Berlin-Leipzig (im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)). Der Radfernweg Berlin-Leipzig ist als kombinierter Fuß-/ Radweg angelegt. Während für die Radfahrende die schnelle Nord-Süd-Verbindung im Vordergrund steht, dient der Wegeabschnitt im Quartier 'Urbane Mitte' insbesondere den zu Fuß Gehenden auch als Wegeverbindung zwischen dem West- und Ostteil des Parks am Gleisdreieck. Der Radfernweg soll im Bereich der ‚Urbanen Mitte Nord‘ auf dem privaten Grundstück verbreitert werden.

1.2.2 Innere Erschließung

Die integrierte innerstädtische Lage des Plangebiets und die Nähe des wichtigen Umsteige-bahnhofs für den öffentlichen Personennahverkehr (U-Bahnhof und geplanter S-Bahnhof Gleisdreieck) schaffen die Grundlagen für ein oberirdisch weitgehend autofreies Gebiet. Im Plangebiet sind, bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße, zur inneren Erschließung keine weiteren Straßen (weder öffentlich noch privat) für den motorisierten Indi-vidualverkehr (MIV) vorgesehen, sondern nur Rad- und Fußwege. Die Erschließung wird jedoch hinsichtlich der Anforderungen des Lieferverkehrs, der Müllabfuhr und Feuerwehr gesichert.

Über die Verlängerung der Trebbiner Straße wird der Anschluss an das öffentliche Straßennetz und damit die öffentliche Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 geschaffen.

Pkw

Das Plangebiet soll oberirdisch weitestgehend autofrei sein. Pkws mit dem Ziel 'Urbane Mitte Süd' werden vom Anschlusspunkt an die öffentliche Trebbiner Straße über die Verlängerung

als Privatstraße auf kürzestem Wege in die geplante Tiefgarage geleitet, die sich baufeldübergreifend unter dem Neubaubereich in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 erstreckt.

Pkw-Stellplätze in Tiefgaragen

In Berlin gibt es keine Stellplatzverordnung für Pkw, projektbezogen aber durchaus einen Bedarf an Stellplätzen. Der Stellplatzbedarf (Beschäftigte, Besucher, Kunden, Park & Ride, Car Sharing) soll unterirdisch in einer baufeldübergreifenden Tiefgarage (der städtebauliche Entwurf sieht zwei Untergeschosse – vollständig unter der Geländeoberfläche liegend – vor) gedeckt werden. Das gilt auch für die erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende gemäß den AV Stellplätze vom 16. Juni 2021.

Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Abfallentsorgung)

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der ‘Urbanen Mitte Süd’ möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Zur gezielten Lenkung des Ver- und Entsorgungsverkehrs wurde ein Logistikkonzept erstellt. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver- / Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK 6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

Feuerwehr

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde gemeinsam mit einem Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz ein Konzept zum Nachweis der erforderlichen Flächen für die Feuerwehr erstellt. Beurteilungsgrundlagen waren die Bauordnung für Berlin und die Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Der Sachverständige hat die Bewertung in einem Brandschutznachweis zusammengefasst. Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfingenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

Rettungsplatzzufahrten Deutsche Bahn

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegen planfestgestellte Zufahrten zu den Rettungsplätzen Mitte (im Westpark) und Süd (südwestlich des Plangebiets). Das städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte Nord' ist nur umsetzbar, wenn diese Zufahrten verlegt werden. Dazu ist es u.a. erforderlich, die bisherige zentrale Zufahrt zum Rettungsplatz Süd in die verlängerte Trebbiner Straße zu verlegen. Dazu werden im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Voraussetzungen geschaffen.

Zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten ist vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten und eine anschließende Endwidmung der überplanten Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Ergänzend muss das Fahrrecht für die Deutsche Bahn über eine Dienstbarkeit gesichert werden.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Westlich des Plangebiets (im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) verläuft der Radfernweg Berlin-Leipzig. Zur Vernetzung ist über die verlängerte Trebbiner Straße eine Verbindung zwischen dem öffentlichen Straßennetz und dem Radfernweg vorgesehen. Diese Route soll vor allem dem Durchgangsradverkehr dienen. Parallel dazu können natürlich auch zu Fuß Gehende diese Trasse nutzen.

Neben dieser Hauptverbindung sollen weitere Bewegungsräume geschaffen werden, über die das Quartier offen mit der Umgebung vernetzt ist. Die Binnenerschließung der ‘Urbanen Mitte

Süd’ soll für den Rad- und Fußverkehr in einem kooperativen Miteinander ermöglicht werden. Radfahrende können durch das Quartier fahren, müssen aber auf die zu Fuß Gehenden Rücksicht nehmen und ihre Geschwindigkeit und Fahrweise entsprechend anpassen.

Fahrradstellplätze

Im Plangebiet sind im Zusammenhang mit dem Neubau und unter Berücksichtigung der Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021 private Fahrradabstellplätze vorgesehen. Der Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellanlagen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

1.3 Grün- und Freiflächenkonzept

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sollen die nicht überbauten Flächen als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen städtischen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Das soll vor allem durch eine - in Bezug auf das Material - einheitliche Befestigung der Freiflächen mit Platten und Pflaster erreicht werden. An einigen Stellen soll die Gestaltung durch Pflanzflächen, Wasserelemente oder auch einzelne Baumpflanzungen ergänzt werden. Westlich des Sockels von Turm 6 und 7 ist vorgesehen, auch Sportangebote in den Freiraum zu integrieren.

Der Freiraum darf auch bei einer Realteilung nicht durch Grundstückseinfriedungen zerteilt werden, die Durchgängigkeit zwischen den Kerngebieten und zum Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa soll dauerhaft gewährleistet sein. Andere Einfriedungen sind nur ausnahmsweise zulässig.

Neben den Anpflanzungen in der Nullebene sollen auch Teile der Dachflächen auf den Sockelbauten und den Hochhäusern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung. Da es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt (Dachterrassen, Urban Gardening, Solaranlagen, im geringen Umfang technische Aufbauten), müssen nur mindestens 15 % der Dachflächen begrünt werden. Der Anteil kann aber beliebig erhöht werden.

Übergang zum Ostpark / Einbindung des Stellwerks

Im Süden geht das Plangebiet in die zum Ostpark gehörende gestaltete Platzfläche am ehemaligen Stellwerk über. Das als Café (Erdgeschoss) und als Büro für das Parkmanagement (1. Obergeschoss) genutzte Stellwerk grenzt im Südwesten an das Plangebiet an. Der im Plangebiet liegende Teil des Stellwerk-Platzes soll erhalten werden. Südlich der Platzfläche und des Generalszugs grenzen die Skateranlagen des Ostparks an. Der Gestaltungsübergang zu den Nutzungen im Ostpark soll fließend sein. Für zu Fuß Gehende ist ein offener Übergang aus der ‘Urbanen Mitte Süd’ in den Park und umgekehrt vorgesehen.

1.4 Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung

Während der Aufstellung des Bebauungsplans hat die Bedeutung einer nachhaltigen und klimaangepassten Quartiersentwicklung zugenommen.

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland- Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: "Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können."

Senstadt

In der Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wurden bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt, vgl. im Kapitel „Hochhausleitbild für Berlin“ die Ausführungen zur „Nachhaltigkeit“. Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“[7] erarbeitet. Der – unverbindliche – Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt erstellte Mobilitätskonzept bezogen. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder, die als besonders relevant für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erachtet werden:

1. Stadt & Gemeinschaft
2. Städtebau & Bauweise
3. Ökologie & Gesundheit
4. Infrastruktur & Mobilität

Diese vier Themenfelder werden im Leitfaden mit spezifischen Zielen und möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausformuliert. Aus diesem Katalog werden die folgenden Maßnahmen als besonders relevant bewertet:

1. Stadt & Gemeinschaft
   - Schaffung eines gut angebundenen und zentralen Stadtquartiers
   - Gemischt genutzter Sockel
2. Städtebau & Bauweise
   - Hochwertige Fassadengestaltung
   - Maximierung Vogelschutz
   - Klimasensible Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes
   - Stadtbäume für ein gutes Mikroklima im Quartier
   - Maximierung der Drittverwendungsfähigkeit
   - Reduktion des Einsatzes der grauen Energie
   - Hochwertige und gesunde Außenbeleuchtung
3. Ökologie & Gesundheit
   - Vollständiger Rückhalt des Niederschlagswassers und dezentrale Bewirtschaftung
   - CO_2-arme Energieversorgung durch die Nutzung regenerativer Energien
   - Gesundes Quartier und Bauweise
   - Quartierszertifizierung durch DGNB, Erfüllung von ESG-Kriterien
4. Infrastruktur & Mobilität
   - Integrierte Mobilitätsangebote für eine gute Erreichbarkeit
   - Sharing-Angebote als flexible Alternative zur Anreise mit dem privaten Pkw
   - Nachhaltige Quartierslogistik

Im Städtebaulichen Vertrag wird darauf hingewiesen, dass die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Soweit aufgrund Gesetzes oder im Städtebaulichen Vertrag Verpflichtungen zu Sachthemen

[7] Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd, Buro Happold GmbH,18.11.2022

geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die im Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.

1.5 Flächenbilanz

Nutzung	Fläche in m^2
Private Straßenverkehrsfläche	2.160
Kerngebiete inkl. planfestgestellter Flächen - Neubaubereich MK 6 und MK 7	5.780
Summe / Geltungsbereich	**7.940**

Tabelle 19: Flächenbilanz

Bei der Flächenbilanz ist zu beachten, dass in der Angabe der Flächengröße für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 sowie für die private Straßenverkehrsfläche planfestgestellte Flächen des S-Bahntunnels enthalten sind.

SenStadt

2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5, S. 123), stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. Gemäß den Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) vom 20. Juli 2021 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes ist der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Der geplante Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße liegt überwiegend in einer Gemeinbedarfsfläche "Kultur". Im Flächennutzungsplan Berlin wird am Rand des Plangebiets in geringem Umfang eine unterirdische Bahntrasse dargestellt, die in der gemischten Baufläche verläuft.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Flächennutzungsplan Berlin mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.

Für die ÖPNV-Erschließung ist relevant, dass neben dem bestehenden U-Bahnhof „Gleisdreieck“ zum einen der geplante S 21-Bahnhof „Gleisdreieck“ in der neu zu errichtenden S-Bahnstrecke und zum anderen der geplante S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ in der bestehenden S-Bahnstrecke Bestandteil des Flächennutzungsplans Berlin sind. Wobei der S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ außerhalb des Plangebiets in der öffentlichen Trebbiner Straße verortet ist.

Flächenabgrenzung

Im Flächennutzungsplan Berlin sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und symbolisch verortet. Die Gemeinbedarfsfläche soll den Standort des Deutschen Technikmuseums darstellen. Tatsächlich grenzt das Plangebiet zwar an das Grundstück des Deutschen Technikmuseums, ragt aber nicht hinein.

Maßgeblich für die bauleitplanerische Abgrenzung der Bauflächen von den Bahn-, Grün- und Gemeinbedarfsflächen ist der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 (Anlage 4 "Abgrenzung der Nutzungsgebiete"). Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entspricht diesen Abgrenzungen.

Gemischte Baufläche M2 - Entwicklungsfähigkeit

Gemäß AV FNP vom 20. Juli 2021 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist.

Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin kann aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet entwickelt werden (vgl. AV FNP 2021, Abb. A). Daraus wird auch deutlich, dass in einer gemischten Baufläche nicht grundsätzlich eine Mischung unter Beteiligung von Wohnen vorgesehen ist. Ziel ist die Mischung unterschiedlicher Nutzungen, wie z.B. auch Gewerbe, Handel und Dienstleistungen. Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung allerdings darauf hingewiesen, dass die im Plangebiet des

SenStadt

Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ermittelte GFZ von 4,4 zunächst nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte entspricht. Dazu ist folgendes auszuführen:

Die Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungsplan VI-140ca) wurde in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenSW) im Vorfeld des städte- baulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte' pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag 2005) ermittelt.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurde in den Kern- gebieten aus der Geschossfläche und der maßgebenden Grundstücksfläche eine bauleitplanerisch belastbare GFZ ermittelt, die aufgrund der hohen Abzüge (z.B. für die umfangreichen planfestgestellten Flächen und der Privatstraße) bei der Ermittlung der maßgebenden Grund- stücksfläche eine GFZ von 4,4 ergab. Vor diesem Hintergrund ist die GFZ von 4,4 zu relativieren.

Für die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird eine GFZ von 4,1 ermittelt, vgl. Kapitel A III 3.2.4.4 „GFZ-Ermittlung“. Die GFZ-Ermittlung wurde im Rahmen der vorgezogenen Rechtsprüfung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IIC abgestimmt.

Außerdem ist die der gemischten Baufläche M2 zugeordnete mittlere Nutzungsdichte lediglich eine grobe Zielrichtung und keine verbindliche Vorgabe. In der AV-FNP vom 20. Juli 2021 wird dazu ergänzt: "Für M2-Flächen ist die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen." Maßgeblich ist die Beurteilung der örtlichen Situation im Hinblick auf die jeweils angestrebte städtebauliche Ordnung.

§ 17 BauNVO enthielt bis zur Änderung durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Diese Obergrenzen sind für den Bebauungsplan weiterhin anzuwenden (s. unten Hinweis zur Änderung von § 17 BauNVO). In § 17 BauNVO ist als Obergrenze für Kerngebiete eine GFZ von 3,0 angegeben.

In § 17 Abs. 2 BauNVO wird ergänzend geregelt, dass diese Obergrenze aus städtebaulichen Gründen überschritten werden kann, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Im Kapitel A III 3.2.4.6 „Ge- schossfläche / GFZ in Bezug auf den städtebaulichen Rahmenvertrag“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung sowie die ausgleichenden Umstände und Maßnahmen dargestellt.

<u>Hinweis zur Änderung von § 17 BauNVO:</u>

Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde auch die Baunutzungsverordnung (BauNVO) geändert. Aktuell liegt die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) vor, die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist. Geändert wurde u.a. § 17 BauNVO. Der neue § 17 BauNVO enthält keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern.

SenStadt

Die Gesetzesänderung ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ jedoch aufgrund folgender Überleitungsvorschrift in der geänderten BauNVO nicht anwendbar:

§ 25e Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland

Ist der Entwurf eines Bauleitplans vor dem 23. Juni 2021 nach § 3 Absatz 2 des Baugesetzbuchs oder nach dem Planungssicherstellungsgesetz öffentlich ausgelegt worden, ist auf ihn diese Verordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden. …

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 das erste Mal öffentlich ausgelegen und von daher ist hier weiterhin die Baunutzungsverordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden.

Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Auch die Festsetzungen zur baulichen Dichte sind damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Einzelhandel / großflächiger Einzelhandel

Gemäß AV FNP vom 20. Juli 2021 kommt die Entwicklung von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Absatz 3 BauNVO aus Bauflächen des Typs M2 grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht. Das Plangebiet liegt außerhalb der im Flächennutzungsplan Berlin mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren. Außerhalb der dargestellten Einzelhandelskonzentrationen gelten für Einzelhandelseinrichtungen der wohnungsnahen Grundversorgung die Kriterien des jeweils geltenden StEP Zentren, der AV Zentren und Einzelhandel sowie der bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepte.

Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass gemäß § 7 BauNVO Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen. Einzelhandelsbetriebe bilden also eine zentrale Nutzungsart im Kerngebiet und können nicht ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung des StEP Zentren, der AV Zentren und Einzelhandel sowie des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes wird die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der ‘Urbanen Mitte’ allerdings beschränkt. In dem mit dem Bezirk und der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmten aktuellen Einzelhandelsgutachten mit Stand vom 30.05.2018 sind für den gesamten Standort ‚Urbane Mitte‘ maximal 5.000 m^2 Verkaufsfläche vorgesehen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist Einzelhandel nur in den Erdgeschosszonen der beiden Kerngebiete (MK 6 und MK 7) zulässig. Großflächiger Einzelhandel wird ausgeschlossen, soll allerdings im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Ergänzend zu den Festsetzungen im Bebauungsplan soll die zulässige Verkaufsfläche im Städtebaulichen Vertrag auf 1.000 m^2 begrenzt werden.

Die Festsetzungen zum Einzelhandel sind damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Bahnflächen - Entwicklungsfähigkeit

Im Flächennutzungsplan Berlin wird am Rand des Plangebiets in geringem Umfang eine unterirdische Bahntrasse (S-Bahntunnel) dargestellt, die zum Teil unter der geplanten Privat-

straße und unter der gemischten Baufläche verläuft. Für diese Flächen liegt die Planungshoheit nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, sondern bei der Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die im Bebauungsplan geplante Überbauung des S-Bahntunnels kann entsprechend der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA / IB (alte Bezeichnung) vom 26.02.2016 unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im Flächennutzungsplan Berlin entwickelt werden:

- Die genaue Trassierung von planfestgestellten Bahnflächen innerhalb des Geltungsbereiches ist mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
- Die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/ überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.

Um zu gewährleisten, dass die Funktion und der Betriebsablauf auf den gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird, werden parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans die Überschneidungen der Flächen und Nutzungen (z.B. Überlagerung mit einer privaten Straßenverkehrsfläche / mit Kerngebietsnutzungen, Änderung des Verlaufs der Rettungsplatzzufahrten) mit der Deutschen Bahn abgestimmt und die Zustimmung zur Planung eingeholt. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde im Rahmen der Behördenbeteiligungen zur Stellungnahme aufgefordert.

Im Rahmen der Abstimmung wurde über vier Schürfen die östliche Außenkante des S-Bahntunnels im Bereich heranrückender Neubauten genau bestimmt, damit der erforderliche Abstand in der Planung nachweislich berücksichtigt werden konnte. Zur Beurteilung der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels in den nutzungsüberlagerten Abschnitten wurde ein Gutachten[8] erstellt. Im Gutachten wird die Tragfähigkeit des Tunnels im Hinblick auf zukünftige Verkehrslasten aus Feuerwehrüberfahrten untersucht und die Tragfähigkeit bestätigt. Ergänzend wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft geschlossen, in der die Schnittstellen zwischen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und dem S-Bahntunnel geregelt werden.

Mit diesem Vorgehen wird gesichert, dass die verkehrlichen Funktionen durch die Festsetzungen im Bebauungsplan nicht beeinträchtigt werden und der Bebauungsplan in diesem Bereich aus der Darstellung von unterirdischen Bahnflächen im Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar ist.

Senstadt

[8] Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, WTM Engineers Berlin GmbH, 30.04.2020

3. Begründung der Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Das städtebauliche Konzept und die Grundzüge der Nutzungsstruktur für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sind Ergebnis eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll das Konzept für den südlichen Teil (Baufeld 6 und 7) mit dem Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße gesichert werden.

Im Plangebiet sind - bis auf die private Straßenverkehrsfläche - insbesondere Flächen für eine bauliche Nutzung vorgesehen. Sie sollen als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Die bahnrechtlich gewidmete unterirdische S-Bahnfläche (S-Bahntunnel S1, S2, S25) wird nachrichtlich übernommen.

3.1.1 Kerngebiete (MK) gem. § 7 BauNVO

Im Plangebiet sollen die beiden Kerngebiete MK 6 und MK 7 festgesetzt werden. Die Bezeichnung leitet sich zum einen aus dem zugrunde liegenden städtebaulichen Konzept und zum anderen aus dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ab. Im städtebaulichen Konzept werden die im Plangebiet liegenden Baufelder als 6 und 7 bezeichnet. Diese Bezeichnung wurde im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in die Kerngebietsbezeichnungen übernommen. Da sich alle Fachgutachten, die Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung sowie die entsprechenden Abstimmungen auf diese Bezeichnungen beziehen, werden sie nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) auch im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ weiterverwandt. Die Kerngebiete MK 1 bis MK 5 sowie MK 8 und MK 9 liegen im nördlich anschließenden Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Die Kerngebiete MK 6 und MK 7 gehören zum Neubaubereich der ‘Urbanen Mitte’.

Vorgesehen sind - im Sinne eines urbanen Quartiers - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und in eingeschränktem Umfang auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Wohnen ist kein Bestandteil des Nutzungskonzepts und nur in Form von Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig.

Mit diesem Nutzungsmix wird die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs angestrebt. Es besteht hoher Bedarf an neuen Flächen für die geplanten Nutzungen:

Insgesamt ist die Realisierung von 23.750 m² Geschossfläche vorgesehen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist folgende Nutzungsverteilung vorgesehen:

Geschoss	Nutzung	Geschoss-fläche in m²	Anteil
ab 3. Vollgeschoss	Kerngebietsnutzung, Schwerpunkt Büros	17.726	74,6%
2. Vollgeschoss	Kerngebietsnutzung, Schwerpunkt Nutzungsmischung (ohne EH), Sport	3.012	12,7%
1. Vollgeschoss	Kerngebietsnutzung, Schwerpunkt Nutzungsmischung (mit EH), Sport	3.012	12,7%
		23.750	100%

Tabelle 20: Nutzungsverteilung mit Geschossfläche (oberirdisch), Stand 30.08.2019

Diese Nutzungsverteilung wird jedoch nicht festgesetzt. Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sind die benannten Nutzungen

überall zulässig. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch einer vertikalen Nutzungsgliederung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden die Einzelhandelsbetriebe. Sie sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 nur im 1. Vollgeschoss zulässig. Einzelhandelsbetriebe sollen sich im Quartier 'Urbane Mitte' vor allem am ÖPNV-Kreuzungs- und Umsteigebahnhof „Gleisdreieck“ nördlich des Plangebiets konzentrieren (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)), vgl. auch Kapitel A III 3.1.1.2 „Einzelhandel“.

Die Untergeschosse im Neubaubereich dienen insbesondere dem Parken. Daneben können hier Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung (Haustechnik), Lager- und Sanitärräume untergebracht werden. Untergeschosse im Sinne der Nebenzeichnung sind vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegende Geschosse.

Der angestrebte Nutzungsmix entspricht dem Gebietstyp eines Kerngebiets. Die Baugebiete sollen daher als Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden.

3.1.1.1 Büronutzung

Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. Dem Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ ist zu entnehmen, dass oberhalb der Sockelbauten ab dem 3. Geschoss der Gebäude überwiegend Büronutzungen vorgesehen sind. Das entspricht auch der übergeordneten gesamtstädtischen Planung. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“.

Auch wenn während der Corona-Pandemie Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten hat, werden Büroflächen weiterhin benötigt. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ‚Urbanen Mitte‘ bzw. ‚Urbanen Mitte Süd‘ zukünftig um einen sehr gut an den ÖPNV angeschlossenen sowie zugleich zentralen Standort in der Stadt handeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für solche Büroflächen, die gut angebunden innerhalb des S-Bahn Rings Berlin liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Der höhere Anteil von Homeoffice wird an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts ändern.

Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen im Land Berlin greift der Senat auf öffentlich zugängliche Berichte diverser Immobilienunternehmen zurück, die eine sehr gute Marktübersicht und -transparenz bezüglich des Büroflächenmarktes bieten. Zudem hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen:

- Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachs- rate von rd. 3 %.
- 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Senstadt

Diese Aussagen gelten unverändert fort. Die traditionelle Büroarbeit befindet sich zwar in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Flächen für Büronutzungen werden jedoch auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben.

Auf Grundlage der Annahme eines moderaten Beschäftigtenwachstum von sowie einem Anstieg der Rückkehr an den Arbeitsplatz (Return-to-Office-Rate (RTO)) ist davon auszugehen, dass zusätzlicher Flächenbedarf entstehen wird. Zudem wird der Flächenumsatz in Berlin – anders als in anderen deutschen Städten – durch fünf verschiedene Wirtschaftszweige generiert, so dass eine geringere Nachfrage einzelner Branchen besser ausgeglichen werden kann.

Der Trend geht im Übrigen dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden mit ESG-konformen Büroflächen, die die aktuellen Nachhaltigkeitskriterien einhalten, im Fokus. Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage nach hochwertigen zentral gelegenen, ESG-konformen Büroflächen steigen wird und mittel- bis langfristig die erwartete Nachfrage das Angebot übersteigen wird.

Zudem steht die geplante Büroflächennutzung im Einklang mit den strategischen Zielen des StEP Wirtschaft 2040 für die Entwicklung des Büroflächenmarkts. Die zukünftige Entwicklung des Gleisdreiecks zu einem S- und U-Bahnhof-Knotenunkt bietet eine hervorragende Verkehrsanbindung. Das Masterkonzept Urbane Mitte sieht zudem ein Kerngebiet mit unterschiedlichen Nutzungen vor, die eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung beinhaltet.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich weiterhin ein Bedarf für die mit Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ vorgesehenen Büronutzungen.

3.1.1.2 Einzelhandel

Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe prägen maßgeblich die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets. Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur im Umfeld soll die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der 'Urbanen Mitte' trotzdem beschränkt werden.

Obwohl das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur ca. 20 % des Geltungsbereichs vom Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, soll hier zunächst aufgrund seiner kumulativen Wirkung das gesamte Nutzungskonzept für den Standort 'Urbane Mitte' dargestellt werden, bevor auf die Festsetzungen im Plangebiet eingegangen wird.

Zielsetzung der Entwicklung des Baufeldes ‘Urbane Mitte’ ist es unter anderem, Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO mit hoher Flexibilität zu entwickeln, um auf die ungewissen Nachfrageentwicklungen und die sich verändernden Wünsche der Nutzenden der Zukunft reagieren zu können und eine hohe Lebendigkeit des Quartiers zu gewährleisten.

Der Einzelhandel ist ein Bestandteil eines unverbindlichen Gesamtkonzepts für die publikumswirksamen unteren Geschosse und trägt zur Ausgestaltung eines belebten Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität im Außenraum und einer vielfältigen Verknüpfung mit anderen Angeboten bei. Der Einzelhandel soll nicht ausschließlich auf die Versorgungsfunktion ausgerichtet sein, sondern auch zu einer Nutzungsdurchmischung und Vitalisierung des gesamten Quartiers beitragen. Insbesondere das EG, aber auch das 1. OG sollen aus einem Mix aus Sport, Gesund-

heit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Neben dieser Funktionsdurchmischung steht die Versorgungsfunktion im Mittelpunkt des Angebotsmix. So soll im Quartier eine qualitätsvolle Grundversorgung durch einen Lebensmittelsupermarkt und einen Drogeriewarenanbieter gewährleistet werden. Ergänzend werden regionale und saisonale Lebensmittel in der Markthalle (Bahnviadukt vom U-Bahnhof „Gleisdreieck“) angeboten, die zu einem Alleinstellungsmerkmal der 'Urbanen Mitte' in der näheren Umgebung beitragen sollen.

Rahmenbedingungen

Für die Zulässigkeit von (großflächigen) Einzelhandelsbetrieben und -flächen sind als Rahmenbedingungen die einschlägigen Planungen auf Landesebene als auch auf Bezirksebene zu berücksichtigen. Für die 'Urbane Mitte' sind außerdem die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 zum Gleisdreieck getroffenen Vereinbarungen relevant. Im Rahmenvertrag 2005 wurde als angestrebte Nutzung ein Kerngebiet vereinbart.

SenStadt

Einzelhandelsgutachten 1 und 2

Bis zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden zwei Einzelhandelsgutachten (das zweite inkl. Nutzungskonzept) für das Projekt 'Urbane Mitte' erarbeitet:

- Einzelhandelsgutachten 1 (Stand: 31.01.2017)
- Einzelhandelsgutachten 2 (Stand: 04.08.2017) als Grundlage für die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Einzelhandelsgutachten 1 (Stand: 31.01.2017)

Im Einzelhandelsgutachten 1 wurden auf Basis einer Verträglichkeits- und Bedarfsanalyse bis zu 12.000 m^2 Verkaufsfläche (VF) im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) als verträglich angesehen. Die Verkaufsfläche wurde zunächst ohne eingehende Konzeptunterlegung ermittelt.

Das Einzelhandelsgutachten 1 wurde noch vor der offiziellen Behördenbeteiligung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmt. Die Senatsverwaltung und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lehnten eine Verkaufsfläche in dieser Größenordnung ab.

Einzelhandelsgutachten 2 (Stand: 04.08.2017)

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Empfehlungen des Bezirks zum Umgang mit den Stellungnahmen wurde das Einzelhandelsgutachten 2 erstellt. Das Einzelhandelsgutachten 2 beinhaltet ein Nutzungskonzept für die beiden unteren Geschosse (EG und 1. OG) im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), welches sich neben Einzelhandelsnutzungen u.a. auch aus Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangeboten sowie kulturellen Nutzungen zusammensetzt. Aus diesem Konzept wurden die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) abgeleitet. Die planerische Steuerung sollte insbesondere über die Einschränkung der horizontalen und vertikalen Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben erfolgen. Aus den Festsetzungen resultierte eine Zulässigkeit von insgesamt 7.000 m^2 Verkaufsfläche (VF) im Plangebiet. Großflächiger Einzelhandel sollte in drei der neun Kerngebiete zulässig sein.

In der im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) abgegebenen Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurden insbesondere folgende Punkte kritisiert:

- der Einzelhandelsumfang
- die Zulässigkeit großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelseinrichtungen

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen empfahl:

- die Berücksichtigung des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts sowie des Kurzgutachtens zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen in der ‘Urbanen Mitte’
- die Überarbeitung der planerischen Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen im Sinne der im bezirklichen Zentrenkonzept enthaltenen Steuerungsregeln
- die weitere Konkretisierung der Größe und Lage der Verkaufsflächen

Senat

Einzelhandelsgutachten 2a (Stand: 14.09.2018)
"Konkretisiertes Nutzungskonzept/ Einzelhandelsgutachten 2a"

Änderungen
Im Konzept 2a wurden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung folgende Änderungen durchgeführt:

- Bedarfsgerechte Planung / zusätzliche Optimierung hinsichtlich der zu erwartenden Frequenzverteilung in der EG-Zone
- Reduktion des Einzelhandelsanteils auf 30% der Geschossfläche in den beiden unteren Geschossen
- Beschränkung von Einzelhandel auf die beiden unteren Geschosse, davon ca. 90% im Erdgeschoss
- Kleinteiligkeit / Kreuzberger Läden: beinahe alle Einheiten unter 250 m^2 Verkaufsfläche, abgesehen von einem großflächigen zweigeschossigen Einzelhandel im Kerngebiet MK3
- Weiterer Ausschluss von Einzelhandel in bestimmten Kerngebieten
- Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel
- Reduktion der Verkaufsfläche auf maximal 5.000 m^2

Inhaltliches Konzept
In den beiden unteren Geschossen sollen Nutzungen angeboten werden, die dem Standort seinen urbanen Charakter und ein besonderes Profil verleihen. Die Profilierung des Standorts wurde weiter herausgearbeitet. Es wird folgendes Ziel formuliert:

"Entwicklung zu einem urbanen Standort mit auf die Zielgruppen der Office Nutzer, Nachbarschaft, Touristen zugeschnittenen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Nahversorgung, „Handmade“, aber auch Mobilität, Bewegung, Sport immer mit dem Anspruch etwas Außergewöhnliches zu schaffen"

Im Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot werden die Themen "Lokal / Regional" und "Handgemacht" hervorgehoben.

Zur Umsetzung dieses Profils wurde im Rahmen der laufenden Projektentwicklung ein detailliertes Nutzungs- und Belegungskonzept entwickelt. Unter anderem wurden bei der Konzeptentwicklung auch separat durchgeführte Frequenzanalysen mit herangezogen, die Prognosen zum zukünftigen Zu Fuß Gehenden- und Radverkehr im und um das Plangebiet gemacht haben. Ein besonderes Augenmerk liegt auf einem ausgewogenen und kleinteiligen Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangeboten für ein breites Publikum. Aufgrund der Lage am Park sollen insbesondere auch Sportangebote Teil der Nutzungen im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sein.

Abstimmung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg am 21.03.2018
Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung gefordert, dass das Nutzungs-/ Einzelhandelskonzept der 'Urbanen Mitte' mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel ist. Dazu hat mit dem bezirklichen Stadtplanungsamt und den Gutachtenden für das bezirkliche Konzept am 21.03.2018 ein Präsentations- und Abstimmungstermin des Einzelhandelsgutachtens 2a (Stand 20.03.2018) stattgefunden.

Senstadt

Bewertung durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Das Nutzungs- und städtebauliche Konzept der ‘Urbanen Mitte’ wurde positiv beurteilt. Durch die Realisierung des Konzeptes ist keine konkrete Gefährdung benachbarter Zentren zu erkennen. Das Einzelhandelsgutachten 2a ist mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel und die durch den Bezirk beauftragten Gutachtenden bestätigten ihre positive Einschätzung des Projekts. Von besonderem Interesse war dabei die städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung der Nullebene, die für das Funktionieren des Konzepts von entscheidender Bedeutung ist. Diese wird im vorliegenden städtebaulichen Konzept, dem Masterplan ‚Urbane Mitte‘, als durchdacht und geeignet bewertet.

Bewertung durch den Bezirk

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat bestätigt, dass die Hinweise zur notwendigen Überarbeitung des Einzelhandelsgutachtens aufgenommen und umgesetzt wurden.

Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Im Anschluss an die Abstimmung mit dem Bezirk wurde das Einzelhandelsgutachten / Nutzungskonzept an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) übersandt und um eine Stellungnahme gebeten. Auch die zuständige Senatsverwaltung (SenSW) beurteilt das Konzept und den Umfang an Verkaufsfläche als kompatibel mit den zu berücksichtigenden übergeordneten Planungen, als für den Standort geeignet, sinnvoll dimensioniert und tragfähig.

Teilung Bebauungsplan/ Überarbeitung des Konzepts

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde mit Beschluss vom 29.08.2018 geteilt. Aufgrund von Anpassungen zur Konfliktminimierung der Planung der 'Urbanen Mitte' mit der geplanten S-Bahnstrecke S 21 wurde das städtebauliche Konzept angepasst, was zu leicht geänderten Rahmenbedingungen für den Einzelhandel führte und eine Anpassung des Einzelhandelsgutachtens erforderlich machte. Die Änderungen liegen vor allem im nördlichen Bereich, im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

Die Einzelhandelsbetriebe sollen vor allem im Norden der 'Urbanen Mitte' im näheren Umfeld des U- und S-Bahnhofs Gleisdreieck angesiedelt werden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist konzeptionell nur im eingeschränkten Umfang Einzelhandel vorgesehen. Dieser Einzelhandel soll in Kombination mit der geplanten Sporthalle, dem Außensportbereich, dem Radfernweg und der Skateranlage im Ostpark auf das Thema Sport ausgerichtet werden. Einzelhandelsbetriebe sollen auf das Erdgeschoss beschränkt bleiben und insgesamt nur einen maximalen Umfang von 1.000 m^2 Verkaufsfläche aufweisen. Großflächiger Einzelhandel ist nicht vorgesehen.

Zulässige Verkaufsfläche

In dem Bebauungsplanentwurf für die erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB war eine Verkaufsfläche von 250 m^2 vorgesehen. Im weiteren Planungsverlauf wurde dies in Hinblick auf den zu gewährleistenden Gebietscharakter eines Kerngebiets für unzureichend eingeschätzt, denn gemäß § 7 BauNVO dienen Kerngebiete auch vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben. Um den Gebietscharakter des Kerngebiets zu gewährleisten, wurde die zulässige Verkaufsfläche auf 1.000 m^2 erhöht.

Abgeleitet wird dies aus dem Anteil der geplanten Geschossfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Bezug zur Geschossfläche im gesamten Quartier ‚Urbane Mitte‘, die bei 20 % liegt. Von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und

Senstadt

dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wurde für das Quartier ‚Urbane Mitte‘ eine maximal zulässige Verkaufsfläche von 5.000 m² gefordert. In Anlehnung an den ermittelten Anteil an Geschossfläche sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 20% dieser 5.000 m² VF, d.h. 1.000 m² VF zulässig sein. Das würde einer gleichmäßigen Verteilung der Einzelhandelsflächen auf die beiden Bebauungspläne entsprechen.

Das Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘[9], das auf einen ungeteilten Standort ausgerichtet ist, sieht für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ jedoch nur 250 m² VF und dafür 4.750 m² VF im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) vor. Diese Verteilung ist eine Option, die erst nach Festsetzung beider Bebauungspläne (VI-140cab und VI-140caa) im Rahmen einer Ergänzung der beiden städtebaulichen Verträge zu den Bebauungsplänen geregelt werden kann. Dann ist wieder eine gemeinsame Betrachtung des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ mit einer horizontalen Gliederung der zusammenhängenden Kerngebiete möglich. Bei einer Einhaltung der abgestimmten Verkaufsfläche von 5.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ kann im Rahmen der Projektrealisierung die Möglichkeit geschaffen werden, entsprechend des Nutzungskonzepts nicht genutzte Verkaufsflächenpotenziale von Süden nach Norden zu verlagern.

Großflächiger Einzelhandel

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig. Das entspricht dem Einzelhandelsgutachten für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ und der darin vorgesehenen räumlichen Verteilung der Einzelhandelsangebote. Es ist zu beachten, dass die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets in der Regel nicht gewahrt ist, wenn flächendeckend großflächige Einzelhandelsbetriebe gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ausgeschlossen werden, die nur in Kerngebieten und in den dafür festgesetzten Sondergebieten zulässig sind. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erscheint der Ausschluss trotzdem gerechtfertigt, da im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) großflächiger Einzelhandel zulässig sein soll. Das ist ein ausdrückliches Ziel des Plangebers. In den Bebauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll gemeinsam das Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ festgesetzt werden. Bei einer Gesamtbetrachtung des neuen Nahversorgungszentrums in der ‚Urbanen Mitte‘ wird großflächiger Einzelhandel nicht ausgeschlossen und damit die allgemeine Zweckbestimmung der Kerngebiete gewahrt.

Festsetzungen und Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

Das Konzept wird in einer textlichen Festsetzung in Kombination mit Regelungen im Städtebaulichen Vertrag gesichert:

Textliche Festsetzung 1.1

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss zulässig, großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 Nr. 1 und Abs. 9 BauNVO

Im Städtebaulichen Vertrag sollen folgende ergänzende Regelungen zur Verkaufsflächensteuerung getroffen werden:

- Verpflichtung der Projektträgerin zur Beschränkung der Verkaufsfläche in der gesamten 'Urbanen Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m²
- Verpflichtung der Projektträgerin zur Beschränkung der Verkaufsfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m² und Sicherung über eine Baulast.

[9] Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept - Urbane Mitte am Gleisdreieck, bulwiengesa, 18.12.2018

Sollte die zulässige Verkaufsfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht ausgenutzt werden, so ist eine Verlagerung der Differenz in das Bebauungsplangebiet VI-140caa (Urbane Mitte Nord) möglich. Diese Option kann erst nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) geregelt werden.

Auswirkungen auf die umliegenden Zentren

Im Bebauungsplan wird bei der Festsetzung zur Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen die Erhaltung bestehender Zentren berücksichtigt, In der ‚Urbanen Mitte‘ sollen gemäß Nutzungskonzept vom 14.09.2018 ca. 4.600 m^2, maximal 4.999 m^2 Verkaufsfläche entstehen. Damit liegt die Verkaufsflächengröße unterhalb der Dimensionierung eines städtischen Zentrums (ab 5.000 m² Verkaufsfläche) und damit ist per se die Verträglichkeit gegeben. Von den knapp 5.000 m^2 Verkaufsfläche sind ca. 4.000 m^2 im Norden (Bebauungsplan VI-140caa) und lediglich 1.000 m^2 im Süden (Bebauungsplan VI-140cab) vorgesehen.

Obwohl die Verträglichkeit als gegeben angenommen werden kann, wurde zur Bewertung der Auswirkungen der zulässigen 5.000 m^2 Verkaufsfläche auf die umliegenden Zentren bzw. zum Nachweis der Verträglichkeit ein Gutachten mit dem Titel "Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept"[10] erstellt, vgl. auch Kapitel A III 4.7 „Belange der Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)“.

Anhand der Wirkungsanalyse wurde bezogen auf einen innenstadttypischen sowie den umliegenden zentralen Versorgungsbereichen entsprechenden Branchenmix in einem Worst-Case-Ansatz für die geplante Einzelhandelsansiedlung in der ‚Urbanen Mitte' die Verträglichkeit nachgewiesen. Da im Gutachten für 5.000 m^2 Verkaufsfläche die Verträglichkeit mit den umliegenden Zentren nachgewiesen wird, ist die Verträglichkeit auch für die maximal 1.000 m^2 Verkaufsfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegeben.

3.1.1.3 Vergnügungsstätten / Bordelle

Vergnügungsstätten: ausnahmsweise zulässig

Das Plangebiet soll insgesamt einen qualitativ hochwertigen Charakter erhalten. Das ist das städtebauliche Ziel des Plangebers und gleichzeitig auch das Ziel der Projektträgerin. Da Vergnügungsstätten das Image des neuen Quartiers negativ beeinflussen können, sollen zur Sicherung des angestrebten Nutzungskonzeptes und zum Schutz der Nutzenden jeden Alters, insbesondere der Kinder und Jugendlichen, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten innerhalb der Kerngebiete nur ausnahmsweise zulässig sein.

Vergnügungsstätten im Sinne des Städtebaurechts sind z.B.:

- Nachtlokale jeglicher Art (Nachtbars, Tanzbars, Großstadtvarietés, Striptease-Lokale usw.),
- Diskotheken,
- Spielhallen (Spiel- und Automatenhallen, Spielcasinos).

Darstellungen mit sexuellem Charakter: nicht zulässig

Auch Nutzungen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter gerichtet ist, sind den Vergnügungsstätten zuzurechnen. Spielhallen und Einrichtungen, welche die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows) sowie Video- oder ähnliche Vorführungen zum Inhalt haben, sollen in den Kerngebieten jedoch gänzlich unzulässig sein. Diese Nutzungen

[10] Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept - Urbane Mitte am Gleisdreieck, bulwiengesa, 18.12.2018

Satzung

sind insbesondere aus städtebaulichen Gründen unerwünscht. Sie widersprechen dem städtebaulichen Ziel, hier an dem Scharnier zwischen West- und Ostpark ein insbesondere auch von Familien genutztes Quartier zu entwickeln. Südlich schließt direkt die vor allem von Kindern und Jugendlichen genutzte Skateranlage im Ostpark an.

Bordelle und bordellartige Betriebe: nicht zulässig

Die in den Kerngebieten beabsichtigte Nutzungsstruktur (für Familien geeignetes Quartier) erfordert den Ausschluss weiterer Nutzungen, durch die dieses Ziel in Frage gestellt werden kann und damit ein Erreichen der beabsichtigten Qualität gefährdet ist. Hierzu zählen Bordelle und bordellartige Betriebe. Insbesondere die an das Plangebiet grenzenden öffentlichen Parkanlagen zur Erholung gehen nicht konform mit der Zulässigkeit entsprechender Nutzungen. Das Quartier ist für solche Nutzungen "gefährdet", da die Potsdamer Straße, Bülowstraße und Kurfürstenstraße bzgl. des sogenannten "Straßenstrichs" vorbelastete Straßen darstellen. Sie befinden sich nur wenige hunderte Meter vom Plangebiet des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entfernt. Mit dem Ausschluss von Bordellen wird auch einer Forderung des Bezirks Tempelhof-Schöneberg entsprochen.

Durch den Ausschluss von Bordellen wird die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebietes gewahrt, da der Gebietscharakter durch diese Unterart der sonstigen, nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe nicht prägend ist. Sie stellen nur einen geringen Teil der nach § 7 Abs. 2 BauNVO in einem Kerngebiet allgemein zulässigen baulichen oder sonstigen Anlagen dar.

Übermaßverbot bzw. Gebot der Verhältnismäßigkeit

Zu berücksichtigen ist in diesem Kontext das Übermaßverbot bzw. das Gebot der Verhältnismäßigkeit, d.h. es ist zu prüfen, ob die städtebaulichen Ziele nicht ggf. mit einer anderen Vorgehensweise, z.B. durch eine räumliche oder geschossweise Gliederung auch zu erreichen sind. Entsprechendes gilt für eine Beschränkung der Zulässigkeit auf den Ausnahmetatbestand statt eines generellen Ausschlusses.

Die Kerngebiete sind durch die Nähe zum U- und geplanten S-Bahnhof „Gleisdreieck“ für die Ansiedlung von Vergnügungsstätten prädestiniert. Kerngebietstypische Vergnügungsstätten haben einen überörtlichen Einzugsbereich und sollen für ein größeres und allgemeines Publikum erreichbar sein. In der 'Urbanen Mitte' soll jedoch kein Bahnhofsviertel entstehen. Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten können Beeinträchtigungen des Stadtbildes verbunden sein. Auch ist das Verhalten der durch die Vergnügungsstätten animierten Besuchenden im Allgemeinen nicht zu verhindern oder zu unterbinden. Der Ziel- und Quellverkehr überwiegend in den Abend- und Nachtstunden gehört ebenfalls dazu. Ferner können Vergnügungsstätten zu einer Verdrängung von erwünschten Nutzungen führen, da sie - auch aufgrund längerer Öffnungszeiten - oftmals höhere Mieten zahlen können.

In der 'Urbanen Mitte' soll mit einem ausgewählten Nutzungsmix vor allem in den beiden unteren Geschossen (EG und 1. OG) ein insbesondere für die Parkbesuchenden und ÖPNV-Nutzenden sicheres und attraktives urbanes Quartier geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist zu befürchten, dass bestimmte Unterarten von Vergnügungsstätten die angestrebte Nutzungsstruktur und ggf. den sicheren Aufenthalt beeinträchtigen. Von entsprechenden Etablissements könnten auch Drogenprobleme in den angrenzenden Park getragen werden. Der konsequente Ausschluss von Spielhallen und Einrichtungen, die die Schaustellung von Personen (z. B. Sex- und Live-Shows) sowie Video- oder ähnliche Vorführungen zum Inhalt haben, ist das geeignete Mittel, die genannten negativen städtebaulichen Auswirkungen im Plangebiet zu vermeiden. Nur mit einem generellen Ausschluss dieser Unterarten kann gewährleistet werden, dass die angestrebte Nutzungsmischung entstehen kann und langfristig

gesichert bleibt. Die Begrenzung der gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten (wie z. B. Diskotheken, Nachtbars) auf den Ausnahmetatbestand stellt keine unverhältnismäßige Einschränkung dar, da die Nutzungen im Grunde zulassungsfähig bleiben. Der Zulassung soll jedoch eine Einzelfallprüfung, ob Ausnahmevoraussetzungen vorliegen, vorangestellt sein. Von der Ausnahmezulässigkeit soll nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn sich die Nutzung hinsichtlich ihrer Größe und in ihrer baulichen Ausprägung in das Umfeld einfügt und die angrenzenden Nutzungen nicht wesentlich stören.

Keine Vergnügungsstätten im Sinne des Städtebaurechtes sind

- Sex-Shops und Bordelle,
- Einrichtungen und Anlagen für kulturelle Zwecke (Theater jeglicher Art, Kleinkunstbühnen, Konzertsäle und -häuser, Lichtspieltheater),
- alle Anlagen und Einrichtungen, die sportlichen Zwecken dienen.

Zusammenfassung

Es wurde dargelegt, dass besondere städtebauliche Gründe vorliegen, die einen vollständigen Ausschluss bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben (Spielhallen, Einrichtungen zur Schaustellung von Personen und Bordelle sowie bordellartige Betriebe) rechtfertigt. Vergnügungsstätten / sonstige Gewerbebetriebe und ihre Unterarten sind für Kerngebiete zwar charakteristisch, sie machen aber nicht das Wesen eines Kerngebiets aus. Durch die Einschränkung von Vergnügungsstätten in der Zulässigkeit und dem Ausschluss von Bordellen bleibt trotzdem der Gebietscharakter der Kerngebiete gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

3.1.1.4 Anlagen für kulturelle Zwecke / Ateliers

Auch im kulturellen Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln prädestinieren den Ort für die Entwicklung weiterer kultureller Angebote. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt soll eine Verödung nach Büroschluss vermieden werden, was auch das Kriminalitätsrisiko absenken wird. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote im Plangebiet von Anwohnenden, Parkbesuchenden, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzenden und auch Tourist*innen genutzt wird.

Im Rahmen der Entwicklung des Nutzungskonzeptes wurde die Zulässigkeit von Ateliers gesondert geprüft. Ateliers sind je nach beabsichtigter Nutzung als Büroräume oder Räume für freie Berufe oder als Anlagen für kulturelle Zwecke im Kerngebiet zulässig. Diese Zulässigkeit entspricht dem Planungsziel.

Senat

3.1.1.5 Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen / sonstige Tankstellen

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 werden Parkhäuser oder Großgaragen sowie damit zusammenhängende Tankstellen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen. Es soll ein urbanes Quartier mit einer hohen Dichte und Nutzungsvielfalt entstehen. In dieser Struktur, die über Baukörperfestsetzungen gesichert wird, würden Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen dem städtebaulichen Gesamtkonzept für das Quartier entgegenstehen und sich negativ auf das Ortsbild auswirken. Es soll ein oberirdisch weitgehend autofreies Gebiet entstehen, in denen zu Fuß Gehende und Radfahrende Vorrang haben.

Aus dem gleichen Grund werden in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auch die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen ausgeschlossen.

Durch den Ausschluss von Tankstellen bleibt die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.4:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die in § 7 Abs. 2 Nr. 5 Baunutzungsverordnung genannte Nutzung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.5:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

Von dem Ausschluss von Tankstellen in den textlichen Festsetzungen 1.4 und 1.5 sind Elektroladesäulen ausdrücklich nicht umfasst. In der ‚Urbanen Mitte‘ soll die Elektromobilität gefördert und eine entsprechende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können. Elektroladesäulen sind als nicht wesentlich störender Gewerbebetrieb gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO anzusehen und damit im Plangebiet zulässig. Ein Regelungsbedarf für den Plangeber besteht insoweit nicht; die Einzelheiten werden dem Baugenehmigungsverfahren überlassen.

3.1.1.6 Wohnungen

Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO wären im Kerngebiet Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein und andere Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind auch sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig.

Das Plangebiet ist durch verschiedene Lärmarten belastet: vor allem Gewerbelärm der STATION Berlin von Norden, Freizeitlärm durch die Skateranlage von Süden und schienengebundener Verkehrslärm von Westen (Fernbahn). Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass trotz Lärmschutzmaßnahmen nur an wenigen Fassaden gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden könnten. Wohnen ist vor allem aus diesem Grund kein Planungsziel für die ‚Urbane Mitte Süd‘, vgl. auch Kapitel A III 4.3 „Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)“.

SenStadt

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter

Die Zulässigkeit der Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO soll in den Kerngebieten nicht vollständig ausgeschlossen werden, um den Gebietscharakter eines Kerngebiets zu wahren.

In den Kerngebieten sind z.B. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig, die auf Betriebswohnungen angewiesen sein könnten. Solche Wohnungen dienen nur Personen, die in einer besonderen Beziehung zu den im Kerngebiet zulässigen Nutzungen stehen, sodass diese Wohnungen in besonderer Weise dem Zweck eines Kerngebiets entsprechen.

Zur Wahrung des Gebietscharakters reicht es, die Nutzung für ausnahmsweise zulässig zu erklären. Erforderlich sind hierfür auch städtebauliche Gründe, die vorliegend aufgrund der spezifischen Lärmsituation bei der ‘Urbanen Mitte’ gegeben sind. Schließlich dient die Einschränkung der Zulässigkeit auch der Umsetzung der Forderung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dass Wohnungen in der 'Urbanen Mitte' nicht zulässig sein sollen. Für die Wahrung des Gebietscharakters bei nur ausnahmsweiser Zulässigkeit von Betriebswohnungen spricht, dass Betriebswohnungen im Kerngebiet zwar allgemein zulässig sind, eine Wohnnutzung aber ausdrücklich in der Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO nicht genannt wird. Zudem befinden sich in der näheren Umgebung (Flottwellstraße) bereits zahlreiche Wohngebäude, die geeignet wären, einen entsprechenden Bedarf abzudecken.

Die allgemein zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sollen daher nur ausnahmsweise zulässig sein; dies ermöglicht eine Einzelfallprüfung im Baugenehmigungsverfahren und die Zulassung von Wohnungen nur dort, wo gesunde Wohnverhältnisse, insbesondere mit Blick auf Schallimmissionen und ausreichende Belichtung, gewahrt sind. Das wird in der textlichen Festsetzung TF 1.6 geregelt. Der Gebietscharakter des Kerngebiets wird bei einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.6:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO

Andere Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO

Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass trotz Lärmschutzmaßnahmen nur an wenigen Fassaden gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Diese gutachterliche Einschätzung wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als zuständige Fachbehörde unterstützt, die ebenso den Ausschluss von Wohnungen fordert. Dieser Forderung wird nachgekommen. Die nur ausnahmsweise zulässigen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sollen unzulässig sein. Der Ausschluss von Wohnungen entspricht auch den Vorstellungen der Projektträgerin.

Senstadt

Der Ausschluss von Wohnungen wird in der textlichen Festsetzung 1.7 geregelt. Der Gebietscharakter des Kerngebiets wird bei einem Ausschluss der nur ausnahmsweise zulässigen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO weiterhin gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.7:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

3.1.1.7 Untergeschosse

In den Kerngebieten ist der Bau von Untergeschossen vorgesehen, die gemäß Masterplan als eine baufeldübergreifende Tiefgarage ausgebildet werden sollen. Hier sollen vorrangig die Stellplätze für die Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ untergebracht werden. Wie eine Prognose des Stellplatzbedarfs gezeigt hat, sind die Flächen in den Untergeschossen damit überwiegend ausgelastet (vgl. Kapitel A III 3.7.1.1 „Stellplätze“). Neben den Stellplätzen sind in den Untergeschossen noch Anlagen für die technische Gebäudeausrüstung, Lagerräume und Sanitärräume vorgesehen.

3.1.2 Sicherung der öffentlichen Erschließung von Kerngebiet MK 7

Die verkehrliche Erschließung der beiden Kerngebiete MK 6 und MK 7 erfolgt über die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße. Der Anliegerverkehr wird über diese Privatstraße direkt zur Tiefgaragenzufahrt an der Nordfassade von Turm 6 (MK 6) geleitet, d.h. in die gemeinsame Tiefgarage. Das Kerngebiet MK 7 wird also ebenfalls über diese Tiefgaragenzufahrt im Kerngebiet MK 6 erschlossen und soll keine eigene Zufahrt erhalten.

Die Sicherung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 lässt sich im Angebots-Bebauungsplan nicht festsetzen, da dazu ein unterirdisches Fahrrecht durch das Kerngebiet MK 6 erforderlich wäre. Da im Bebauungsplan nur die Möglichkeit für eine unterirdische Bebauung geschaffen wird, kann in einem potenziellen Untergeschoss kein Fahrrecht festgesetzt werden. Planergänzend wird daher im Städtebaulichen Vertrag eine Regelung aufgenommen, die die Verpflichtung der Projektträgerin zur gemeinsamen Errichtung der Tiefgarage in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 als Voraussetzung für die Nutzungsaufnahme sowie zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Tiefgarage und ihrer Durchfahrbarkeit in ganzer Länge, insbesondere der Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das Kerngebiet MK 7 zur Sicherstellung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 enthält.

3.1.3 Überlagerung unterirdischer gewidmeter Bahnflächen

Durch das Plangebiet verläuft in Abschnitten der S-Bahntunnel für die S1, S2 und S25. Dabei handelt es sich um unterirdische gewidmete Bahnflächen, die nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden.

Senat

Der Tunnel unterquert auch den nordwestlichen Bereich vom Kerngebiet MK 6, d.h. die unterirdische gewidmete Bahnfläche, die dem Fachplanungsvorbehalt gemäß § 38 BauGB unterliegt, soll oberirdisch mit der Festsetzung eines Kerngebiets überlagert werden, vgl. Kapitel A III 3.15.1 „Planfestgestellte bzw. bahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen“.

3.2 Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Die Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung sowie der zulässigen Bebauungshöhe folgt dem Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien, die im städtebaulichen Wettbewerb weiterentwickelt wurden. Die gewählte Höhe vermeidet zudem eine Riegelbebauung, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten, und ermöglicht die Gestaltung von Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume, was auch zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung beiträgt. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in die Breite vermieden.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil (Kerngebiete MK 6 und MK 7) des Gesamtkonzepts für die 'Urbane Mitte'.

3.2.1 Höhe baulicher Anlagen

Gelände- und Bezugshöhen

Das Gelände im Plangebiet steigt von Norden nach Süden an.

Südlich der STATION Berlin liegt die Geländehöhe bei ca. 35,6 m ü. NHN und steigt bis zur südlichen Geltungsbereichsgrenze (Platz am ehemaligen Stellwerk) bis auf ca. 37,5 m ü. Normalhöhennull (NHN) an. Die Bezugshöhe für die Festsetzung im Kerngebiet MK 6 ist 35,6 m ü. NHN, für die Festsetzung im Kerngebiet MK 7 ist es 37,5 m ü. NHN.

3.2.2 Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen

Die zulässige Grundfläche wird über eine erweiterte Baukörperfestsetzung zeichnerisch festgesetzt. Die Baukörperfestsetzung wird durch eine Festsetzung zur maximal zulässigen Höhe der baulichen Anlagen ergänzt. Dazu wird eine Oberkante in m über NHN als Höchstmaß festgesetzt.

Im städtebaulichen Konzept für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungsplan VI-140ca) sind im Neubaubereich Gebäude mit einer Höhe von 25-90 m ü. Gelände vorgesehen. Jedes der Kerngebiete MK 1 bis MK 7 beinhaltet ein als "Turm" bezeichnetes hohes Gebäude mit einem flachen Sockelbau. Der Turm wird entsprechend des Kerngebiets bezeichnet, also Turm 1 im Kerngebiet MK 1 usw.

Im Plangebiet des Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die Kerngebiete MK 6 und MK 7 mit den Türmen 6 und 7. Die Türme stehen auf einem gemeinsamen zweigeschossigen Sockelbau.

In der folgenden Tabelle sind die geplanten Gebäudehöhen, die Bezugshöhe und die festzusetzenden Gebäudeoberkanten in den beiden Kerngebieten dargestellt. Die Angabe der geplanten Vollgeschosse dient nur zur Veranschaulichung, die Zahl der Vollgeschosse wird nicht festgesetzt.

Senstadt

Kerngebiet	Gebäudeteil	Voll-geschosse	Gebäude-oberkante in m ü. Gelände	Höhen-bezugspunkt in m ü. NHN	Gebäude-oberkante in m ü. NHN
MK 6	Sockel Turm 6 Turm 6	2 15	8,9 49,0	35,6 35,6	44,5 84,6
MK 7	Turm 7 (mit Sockel)	7	25,0	37,5	62,5

Tabelle 21: Maximal zulässige Höhe der baulichen Anlagen

Hochhäuser

Die Türme können eine Höhe von maximal 49 m (Turm 6) und 25 m (Turm 7) erhalten. Beide Türme können als Hochhäuser gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 BauO Bln ausgebildet werden und wären damit Sonderbauten. Gebäude mit einer Höhe von mehr als 22,0 m werden in der Bauordnung als Hochhäuser qualifiziert. Die Höhe ist hier das Maß der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, über der Geländeoberfläche im Mittel.

Auch Turm 7 (MK 7) mit einer festgesetzten Höhe von maximal 25 m kann als Hochhaus ausgebildet werden, es ist jedoch als unwahrscheinlich anzusehen. Im städtebaulichen Konzept ist die Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses in Turm 7 (MK 7) mit 20,2 m angegeben. Damit wäre Turm 7 (MK 7) kein Hochhaus bzw. Sonderbau gemäß BauO Bln. Die abschließende bauordnungsrechtliche Einordnung wird im Baugenehmigungsverfahren getroffen.

Kerngebiet	Gebäude	Vollge-schosse	Gebäudeoberkante in m ü. Gelände	Einstufung
MK 6	Turm 6	15	49	Hochhaus / Sonderbau
MK 7	Turm 7	7	25	Ggf. Hochhaus / Sonderbau

Tabelle 22: Hochhäuser gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 BauO Bln

Zulässige Nutzungen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante

Dachflächen entstehen sowohl auf Flächen des Sockelbaus als auch auf den Türmen. Alle Dachflächen sollen als Flachdächer ausgebildet werden. Es ist ein städtebauliches Ziel, in Verbindung mit den klar konturierten Baukörpern auch eine klare Dachlandschaft zu gestalten, insbesondere da sie aufgrund ihrer Höhe auch aus weiterer Ferne gut sichtbar sind.

Einige Nutzungen sollen trotzdem auch oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante zulässig sein. An ihre Gestaltung werden jedoch besondere Anforderungen gestellt. Die möglichen Nutzungen der Dächer werden in den textlichen Festsetzungen TF 2.1 bis TF 2.4 geregelt.

Auf allen Dächern (Sockel und Türme) sollen ausnahmsweise zugelassen werden

1) Dachterrassen sowie transparente Geländer, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.1)
2) Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m (TF 2.2)

Senat

Nur auf den Dächern der Türme sollen ausnahmsweise zugelassen werden

3) Solaranlagen, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.3)

4) Einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung, Ansaug- und Abluftrohre sowie Antennen, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.4)

Zu 1) Dachterrassen sowie transparente Geländer (TF 2.1)

Die Dächer können zum einen als Aufenthaltsbereiche, z.B. auch als Gastronomieaußenflächen, und zum anderen auch als Aussichtspunkte dienen. Daher sollen auf den Dachflächen Dachterrassen ausnahmsweise zulässig sein. Gleichzeitig sollen transparente Geländer verhindern, dass sich damit auch das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes dauerhaft verändert. Damit die Geländer nicht abstandsflächenrelevant werden, müssen sie in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln).

Es wird festgesetzt, dass die ausnahmsweise zulässigen Dachterrassen und transparenten Geländer in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen.

Zu 2) Werbeanlagen (TF 2.2)

Nachteilige Auswirkungen durch Werbeanlagen auf das Erscheinungsbild des Quartiers und das weiträumigere Stadtbild sollen möglichst vermieden werden. Städtebau und Architektur stehen im Vordergrund, die Werbeanlagen sollen sich unterordnen und gestalterisch einfügen. Im Rahmen eines Werbekonzepts wurden Grundsätze zur Gestaltung der Werbung entwickelt, zu deren Umsetzung sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet hat. Gemäß Werbekonzept können Werbeanlagen auch auf den Dächern angebracht werden. Dazu ist folgendes zu regeln:

- Werbeanlagen sollen auch oberhalb der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante zulässig sein.
- Da Werbeanlagen auf den Dächern der Türme weit sichtbar sind, sollen sie zum Schutz des Stadtbildes eine Höhe von 2,0 m nicht überschreiten.

Es wird festgesetzt, dass Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zulässig sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich mit der Festsetzung zur zulässigen Höhe der Werbeanlage (in Form einer absoluten Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante) um eine ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln handelt, d.h. die Überschreitung der zulässigen Gebäudeoberkante ist nicht abstandsflächenrelevant, weil insoweit ein Vorrang der bauplanerischen Festsetzung gegenüber den Abstandsflächenrecht der BauO Bln besteht. Die Abstandsflächenüberschreitungen, die sich bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben, sind dann nur fiktiv, weil sie von den ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen verdrängt werden..

Planerische Festsetzungen dürften dergestalt bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen. Der Bebauungsplan muss dann aber die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigen. Dieser umfassende Abwägungsprozess ist hier erfolgt (vgl. Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem.§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“). Die Höhe der Gebäude inklusive Werbeanlagen, sprich etwaige zusätzliche Abstandsflächenüberschreitungen aufgrund der Werbeanlagen, war jedoch kein Gegenstand

dieser Abwägung sowie der dazu erforderlichen Fachgutachten.

Da die Werbeanlagen in den Abstandsflächenuntersuchungen nicht berücksichtigt wurden, müssen deren Auswirkungen auf abstandsflächenrechtliche Belange im Baugenehmigungsverfahren abgeschätzt und geprüft werden. Dies erfolgt im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens über die Ausnahmeentscheidung, da die Einhaltung von Abstandsflächen im bauordnungsrechtlichen Verfahren gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln insoweit nicht erfolgt.

- Insbesondere an den nach Nordwesten, Westen, Südwesten und Süden ausgerichteten Fassaden kommt es zu keiner fiktiven Abstandsflächenüberschreitung durch Werbeanlagen. Gleichzeitig gibt es auch die Möglichkeit, dass die Werbeanlagen in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln). Damit wären sie von vornherein nicht abstandsflächenrelevant.

SenStadt

Wird durch die Werbeanlage eine fiktive Abstandsflächenüberschreitung nach § 6 Abs. 5 Satz 1 und 4 BauO Bln ausgelöst, ist der in der Begründung erfolgte Abwägungsprozess (vgl. Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“) für diese Überschreitung durch den Antragsteller im Genehmigungsverfahren gesondert durchzuführen und nachzuweisen, dass die abzuprüfenden Belange gewahrt werden.

Zu 3) Solaranlagen (TF 2.3)

Die 'Urbane Mitte' soll zu einem nachhaltigen Stadtquartier entwickelt werden. Dabei spielen regenerative Energieformen eine wesentliche Rolle. Daher sollen auf den exponierten Dachflächen der Türme Solaranlagen ausnahmsweise zulässig sein. Damit die Solaranlagen nicht abstandsflächenrelevant werden, müssen sie in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln).

Es wird festgesetzt, dass die auf den Dächern der Türme ausnahmsweise zulässigen Solaranlagen in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen.

Zu 4) Technische Aufbauten und Antennen (TF 2.4)

Ebenfalls nur ausnahmsweise und dazu im Einzelfall sollen technische Aufbauten und Antennen auf den Dächern zulässig sein. Technische Anlagen sollen vor allem in gesonderten Technikgeschossen untergebracht werden. Sollten technische Aufbauten erforderlich sein, so sollen sie so gestaltet werden, dass sie möglichst nicht sichtbar / wahrnehmbar sind. Damit die technischen Aufbauten und Antennen nicht abstandsflächenrelevant werden, müssen sie in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln). Es wird festgesetzt, dass die im Einzelfall ausnahmsweise zulässigen technischen Aufbauten und Antennen in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen.

Die zulässigen Nutzungen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante werden in folgenden textlichen Festsetzungen geregelt:

Textliche Festsetzung 2.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.3:

Im Kerngebiet MK 6 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Senat

Textliche Festsetzung 2.4:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung, Ansaug- und Abluftrohre sowie Antennen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Untergeschosse

Ergänzend zu den Hochbauten sind mindestens zwei Untergeschosse vorgesehen, die vor allem zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs dienen. Für die zulässige Anzahl der Untergeschosse gibt es kein städtebauliches Regelungserfordernis. Untergeschosse im Sinne der Nebenzeichnung sind nur vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegende Geschosse.

3.2.3 Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO

Zur Ermittlung der Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) ist eine maßgebende Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO erforderlich, die im Plangebiet in zwei Varianten, einer Grundvariante und einer Worst-Case-Variante unter Berücksichtigung der Überlagerung von Baugebieten mit bahnrechtlich gewidmeten Flächen sowie der Festsetzung von Geh- und Fahrrechten hergeleitet wird.

3.2.3.1 Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts

Im Plangebiet liegen gewidmete Bahnflächen, die gemäß § 38 BauGB dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen (vgl. Kapitel A I 3.9 „Fachplanung / Planfeststellung“). Dabei handelt es sich um Abschnitte des S-Bahntunnels der S1, S2 und S25 (s. Planzeichnung). Durch § 38 Satz 1 BauGB privilegierte Fachplanungen schließen inhaltlich abweichende, dieselbe Fläche betreffende Festsetzungen in nachfolgenden Bebauungsplänen regelmäßig aus. Die gewidmeten Flächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist jedoch möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Bei Festsetzungen auf planfestgestellten / gewidmeten Flächen ist die ursprüngliche Zweckbindung der Fläche zu beachten. Inwieweit bauliche Festsetzungen erfolgen können, hängt immer von der ursprünglichen Zweckbindung der Fläche und damit vom Einzelfall ab. Mit der planfestgestellten Nutzung vereinbar sind dabei in der Regel solche Anlagen und Nutzungen, die in verschiedenen Ebenen ausgeübt werden sollen (unterirdisch, ebenerdig, auf einem Brückenbauwerk) und aufgrund dieser räumlichen Trennung nicht miteinander kollidieren können.

Dieser Fall trifft im Plangebiet auf die Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche sowie eines Kerngebiets über dem S-Bahntunnel zu. Dabei ist selbst im Kerngebiet keine Überbauung mit Gebäuden vorgesehen, bzw. sind nur ausnahmsweise Nebenanlagen zulässig.

Maßgebende Grundstücksfläche bei tatsächlicher Unter- oder Überbaubarkeit

Für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche ist gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO die im Bauland liegende Fläche des Baugrundstücks maßgeblich. Der Begriff des „Baulands" geht auf § 9 Abs. 1 Nr. 1 Bundesbaugesetz (BbauG) in der ursprünglichen Fassung vom 23. Juni 1960 zurück und meint solche Flächen, die nach dem Zweck der für sie maßgebenden bauplanungsrechtlichen Vorschriften für eine Bebauung bestimmt sind.

Gestalt

Ob eine Fläche Bauland ist, wird anhand folgender Kriterien beurteilt:

- die Festsetzungen des Bebauungsplans,
- die Bebauungsplanbegründung,
- die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und
- die zivil- und öffentlich-rechtlichen Belastungen des Grundstücks.

Daraus lässt sich ableiten, ob der städtebauliche Zweck der Fläche eine anderweitige bauliche Nutzung vollständig ausschließt oder ob die Fläche mehrere Funktionen innehat, so dass eine Bebauung möglich ist.

Planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen

Auch eine planfestgestellte Fläche gilt als maßgebende Grundstücksfläche, wenn sie nach ihrem Zweck für eine Bebauung vorgesehen ist. Stimmt die Behörde, die die Planungshoheit für eine planfestgestellte Fläche hat, der Festsetzung einer Unter- oder Überbauungsmöglichkeit im Bebauungsplan zu, so ist diese Fläche als Bauland zu werten und kann in die maßgebende Grundstücksfläche für die GRZ- und GFZ-Ermittlung einbezogen werden.

Kein Bauland sind hingegen Flächen, die oberirdisch von Bebauung freizuhalten sind (wie Rettungsplatzzufahrten, Wege für Wartungszwecke) und für die auch keine bahnfremden unterirdischen baulichen Anlagen festgesetzt werden.

Fazit

Es können all diejenigen Flächen im Plangebiet als Bauland qualifiziert werden, die überbaubar sind. Auch Bahnflächen können Bauland sein, wenn der Bebauungsplan bahnfremde Nutzungen oberirdisch festsetzt, die den Bahnzweck nicht beeinträchtigen.

Folgende Gründe sprechen für eine konfliktfreie Vereinbarkeit:

- Im "Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken" der Deutschen Bahn Services Immobilien vom 02.04.2008 wird die Fläche des S-Bahntunnels als "bahnbetriebsnotwendige Fläche (überplanbar)" dargestellt.
- Die direkt nördlich angrenzenden Veranstaltungshallen der STATION Berlin liegen ebenfalls auf dem S-Bahntunnel.

Mit der Deutschen Bahn wird parallel zum Bebauungsplanverfahren abgestimmt, dass die Festsetzung eines Kerngebiets über dem S-Bahntunnel, d.h. die geplante bahnfremde Nutzung über den gewidmeten Bahnflächen mit dem Bahnbetrieb konfliktfrei möglich ist. Ergänzend wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft abgeschlossen.

3.2.3.2 Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche

Im Plangebiet wurde geprüft, welche Flächen - auch unter Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts - in die maßgebende Grundstücksfläche einbezogen werden können. Die Abbildung 16 beinhaltet die zur Ermittlung herangezogenen Flächen.

Senat

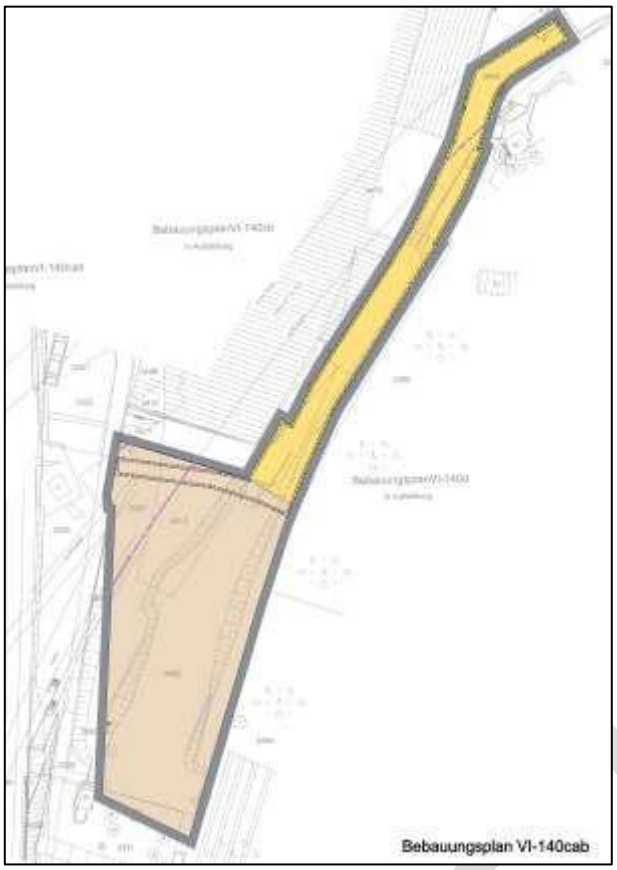


Abbildung 16: GFZ-Ermittlung, relevante Einzelflächen

Von der Größe des Plangebiets wird die Fläche abgezogen, die für die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche nicht herangezogen werden kann, d.h. die private Verkehrsfläche der verlängerten Trebbiner Straße. Daraus ergibt sich die Fläche des Baugebiets von MK 6 und MK 7. Im nächsten Schritt ist die Nutzbarkeit der Fläche über dem S-Bahntunnel zu beurteilen:

Da die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn ergeben haben, dass die Fläche über dem S-Bahntunnel als Baugebiet nutzbar ist, wird die Fläche über dem S-Bahntunnel nicht von der maßgebenden Grundstücksfläche (a) abgezogen.

Daraus ergibt sich folgende maßgebende Grundstücksfläche (a):

Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (a) gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO	Fläche in m^2
Geltungsbereich	7.940
- Private Straßenverkehrsfläche / verlängerte Trebbiner Straße	2.160
maßgebende Grundstücksfläche (a)	**5.780**

Tabelle 23: Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (a)

Als alternative Worst-Case-Variante wird die maßgebende Grundstücksfläche (b) unter Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche über dem S-Bahntunnel ermittelt. Daraus ergibt sich folgende maßgebende Grundstücksfläche (b):

Senstadt

Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (b) gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO	Fläche in m^2
Geltungsbereich	7.940
- Private Straßenverkehrsfläche / verlängerte Trebbiner Straße	2.160
- GFL-Recht	370
- planfestgestellter/ gewidmeter S-Bahntunnel	730
maßgebende Grundstücksfläche (b)	**4.680**

Tabelle 24: Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (b)

Maßgebende Grundstücksfläche (a)

Die maßgebende Grundstücksfläche (a) beträgt damit 5.780 m^2, das sind 73% der Größe des Geltungsbereichs. Dieser vergleichsweise niedrige Anteil ist vor allem der erforderlichen langen Privatstraße zur Erschließung der Baugebiete geschuldet.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurde für das Baufeld 'Urbane Mitte' das Nettobauland aus einem pauschalen Ansatz von Bruttobauland * 80% ermittelt. Die Begriffe "Nettobauland" und "maßgebende Grundstücksfläche" bezeichnen zwar nicht das gleiche, sie werden in diesem Zusammenhang aber gleichwertig genutzt. Sie dienen aus unterschiedlichen Rechenansätzen heraus als Grundlage für die GFZ-Ermittlung. Der pauschale Ansatz im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 führt zu einem deutlich größeren Nettobauland als die auf die BauNVO gestützte Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche im Rahmen der Bebauungsplanung, d.h. es konnten statt der 80% nur 73% der Plangebietsfläche als maßgebende Grundstücksfläche angesetzt werden.

Maßgebende Grundstücksfläche (b)

Unter zusätzlichem Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche des S-Bahntunnels beträgt die maßgebende Grundstücksfläche (b) 4.680 m^2, das entspricht nur noch 59% der Größe des Geltungsbereichs.

3.2.4 Zulässige Grundfläche / Grundflächenzahl

Die zulässige Grundfläche ist der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf (§ 19 Abs. 2 BauNVO). Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel m^2 Grundfläche je m^2 Grundstücksfläche zulässig sind (§ 19 Abs. 1 BauNVO).

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zwischen der zulässigen oberirdischen und unterirdischen Grundfläche unterschieden.

3.2.4.1 Oberhalb der Geländeoberfläche

Zulässige Grundfläche / GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Das städtebauliche Konzept für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über eine erweiterte Baukörperfestsetzung gesichert. Damit wird gleichzeitig auch die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO zeichnerisch festgesetzt. Die zulässige Grundfläche ist der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Das wird ergänzend über eine textliche Festsetzung geregelt.

Textliche Festsetzung 2.5:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird als zulässige Grundfläche die in der Hauptzeichnung und in der Nebenzeichnung 1 festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 1 BauNVO

Senstadt

Die zulässige Grundfläche umfasst sowohl die überbaubare Grundstücksfläche der Sockel als auch der Türme in Überlagerung. In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird insgesamt eine zulässige Grundfläche von 3.040 m² zeichnerisch festgesetzt. In Bezug auf die maßgebende Grundstücksfläche (a) entspricht das einer aufgerundeten GRZ von 0,6, in Bezug auf die maßgebende Grundstücksfläche (b) einer aufgerundeten GRZ von 0,7.

Ermittlung der GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauGB	Fläche in m²
maßgebende Grundstücksfläche (a)	5.780
Grundfläche	3.040
GRZ (a)	0,53

Tabelle 25: Oberirdische GRZ (a) gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Ermittlung der GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauGB	Fläche in m²
maßgebende Grundstücksfläche (b)	4.680
Grundfläche	3.040
GRZ (b)	0,65

Tabelle 26: Oberirdische GRZ (b) gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Zulässige Grundfläche / GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO wären bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von

- Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
- Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
- baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird,

mitzurechnen.

Im Bebauungsplan werden dazu abweichende Bestimmungen getroffen.

- In den Kerngebieten werden bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, nur in die unterirdische GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO einbezogen.
- In den Kerngebieten darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden. Diese Zahl berücksichtigt zum einen, dass die GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO schon fast bei 0,6 liegt, der Nutzungsanspruch an die nicht überbauten Flächen hoch ist und damit auch von einem hohen Versiegelungsgrad auszugehen ist. Zum anderen wird in den textlichen Festsetzungen 8.2 und 8.3 geregelt, dass in den Kerngebieten 402 m² Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen sind, die mögliche Grundfläche also darüber eingeschränkt wird.

3.2.4.1 Unterhalb der Geländeoberfläche

Zulässige Grundfläche / GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

Im Bebauungsplan werden zur BauNVO abweichende Bestimmungen getroffen.

- In den Kerngebieten werden bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, nur in die unterirdische GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO einbezogen.

Senstadt

- In den Kerngebieten darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Damit wird berücksichtigt, dass ein Teil des Plangebiets bereits durch den S-Bahntunnel unterbaut ist und zusätzlich durch eine Tiefgarage unterbaut werden soll. Ergänzend sind ggf. noch Anlagen zur Niederschlagswasserrückhaltung / Versickerung erforderlich, deren Lage und Umfang sich erst in der weiteren Planung ergeben wird.
- Im Plangebiet ist zwingend eine Fläche von 272 m² mit Bodenanschluss zu bepflanzen (vgl. textliche Festsetzung 8.2). Das Kerngebiet hat eine Größe von 5.780 m². Werden von dieser Fläche die 272 m² nicht unterbaubare Grundstücksfläche abgezogen und ansonsten eine vollständige Nutzbarkeit durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO angenommen, ergibt sich eine GRZ von 0,95. Dieser Wert wurde auf eine Dezimalstelle aufgerundet und daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Die GRZ von 1,0 der textlichen Festsetzung 2.6 ist insoweit als gerundete Obergrenze für die überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, ohne dass damit eine Pflicht verbunden wäre, diese voll auszuschöpfen.

Die textlichen Festsetzungen 2.6 und 8.2 widersprechen sich nicht, sie sind parallel umsetzbar. Es ergibt sich aus der zugehörigen Begründung, dass beide Festsetzungen kumulativ gelten, wobei die textliche Festsetzung 8.2 vorrangig zu erfüllen ist.

Die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO wird in folgender textlichen Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 2.6:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 5 BauNVO und § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO

3.2.4.3 Vortreten von Vordächern vor die Baugrenze gemäß TF 3.1

In der textlichen Festsetzung 3.1 wird geregelt, dass an drei Fassaden ein Vortreten von stützenfreien bis zu 6 m breiten Vordächern bis zu 3 m vor die Baugrenze ausnahmsweise zugelassen werden kann. Die Flächen dieser Vordächer sind auf die Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO anzurechnen. Da die zulässige Grundfläche der überbaubaren Grundstücksfläche entspricht, würde eine Überschreitung der Baugrenzen durch die Vordächer - ohne weitere Regelung - dazu führen, dass die überbaubare Grundstücksfläche an anderer Stelle nicht gänzlich ausgenutzt werden kann. Um dies auszuschließen, soll geregelt werden, dass die zulässige Grundfläche durch die Grundfläche der Vordächer gemäß textlicher Festsetzung 3.1 ausnahmsweise überschritten werden darf. Der Plangeber geht in Abstimmung mit einem Öffentlich bestellte Vermessungsingenieur (ÖbVI) davon aus, dass sich durch die Zulassung der Vordächer nur die Grundfläche und nicht die Geschossfläche erhöht.

Die Überschreitungsmöglichkeit der Grundfläche wird in folgender textlicher Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 2.7:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Grundfläche von baulichen Anlagen, die gemäß textlicher Festsetzung 3.1 zulässig sind, ausnahmsweise überschritten werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 6 BauNVO

3.2.5 Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO

Die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt in Kerngebieten bei einer GRZ von 1,0. Die Obergrenze für die GRZ wird daher per se in allen Kerngebieten eingehalten.

3.2.5 Geschossfläche / Geschossflächenzahl

3.2.5.1 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 trifft hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzungen für die 'Urbane Mitte' folgende Aussagen: Als Bruttobauland wird die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind.

'Urbane Mitte' (excl. Flächen der Deutschen Bahn AG und des Landes Berlin):

Baufeldgröße:	Bruttobauland: ca. 43.000 m^2 (zusätzlich DP AG ca. 30.000 m^2, Land Berlin 3.000 m^2) / Nettobauland: ca. 34.000 m^2
Art und Maß der Nutzung:	MK GFZ: 3,5

Aus diesen Parametern wurde eine zulässige Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte 'Urbane Mitte' abgeleitet.

1. Bruttobauland x 80 % = Nettobauland (pauschaler Rechenansatz im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005)

   -> 43.000 m^2 x 80 % = ca. 34.000 m^2 Nettobauland

2. Nettobauland x GFZ = zulässige Geschossfläche

   -> 34.000 m^2 x 3,5 = 119.000 m^2 Geschossfläche (GF)

Die 119.000 m^2 Geschossfläche sind als Zielgröße in den städtebaulichen Wettbewerb eingeflossen. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf wiederum stellt die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dar, in dem die beiden südlichen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) liegen. Der überwiegende Teil des städtebaulichen Konzepts soll im nördlich angrenzenden Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) festgesetzt werden.

3.2.5.2 Kerngebiete MK 6 und MK 7

Im Plangebiet 'Urbane Mitte Süd' liegen die Kerngebiete MK 6 und MK 7. Das städtebauliche Konzept für diesen Neubaubereich wird über eine erweiterte Baukörperfestsetzung gesichert. Die Baukörperfestsetzung wird durch die Festsetzung der Oberkante der baulichen Anlagen als Höchstmaß ergänzt. Für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ist die zulässige Geschossfläche auf 119.000 m^2 beschränkt, davon liegen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 23.750 m^2 Geschossfläche.

SenStadt

Kerngebiet	Maximal zulässige Geschossfläche in m²
MK 6	17.615
MK 7	6.135
Gesamt	**23.750**

Tabelle 27: Maximal zulässige Geschossfläche

Da die Baukörperfestsetzung die Realisierung einer größeren Geschossfläche zulassen würde, werden die maximal zulässigen Geschossflächen für die beiden Kerngebiete in der Planzeichnung jeweils als absolute Werte festgesetzt.

3.2.5.3 Geschossfläche in Nicht-Vollgeschossen

Für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ist die zulässige Geschossfläche auf 119.000 m² beschränkt, davon liegen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 23.750 m² Geschossfläche. Diese Flächengröße soll auch nicht durch die Fläche von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen überschritten werden. Gemäß § 20 Abs. 3 BauNVO ist die Geschossfläche nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Entsprechend ist Geschossfläche in anderen Geschossen als Vollgeschossen nicht in die zulässige Geschossfläche einzurechnen. Um die Einhaltung der angestrebten maximalen Geschossfläche zu sichern, wird gemäß § 20 Abs. 3 Satz 2 festgesetzt, dass die Flächen von Aufenthaltsräumen auch in Nicht-Vollgeschossen, z.B. den Untergeschossen, mitzurechnen sind.

Textliche Festsetzung TF 2.8:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO

3.2.5.4 GFZ-Ermittlung

GFZ im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Die Berechnung der GFZ erfolgte im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) - vor der Teilung - pauschal für das gesamte Plangebiet, wie es im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 unter Punkt 11.3 vereinbart wurde: *"Das Maß der Nutzung (GFZ) wird als Durchschnittswert, bezogen auf das Netto-Bauland, für das jeweilige Baufeld ermittelt. Dabei werden unterirdische Stellplatzflächen nicht berücksichtigt."*

Rechnerisch wurde im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) eine GFZ von 4,4 ermittelt.

GFZ im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Unter Kapitel A III 3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“ wurde ermittelt, dass im Plangebiet 5.780 m² als maßgebende Grundstücksfläche (a) zur Berechnung der GFZ herangezogen werden können. Bei der geplanten Geschossfläche von 23.750 m² ergibt das eine GFZ von 4,1.

Ermittlung der GFZ gemäß § 20 BauNVO	Fläche in m²
maßgebende Grundstücksfläche (a)	5.780
Geschossfläche	23.750
GFZ (a)	4,11

Tabelle 28: Ermittlung der GFZ (a) gemäß § 20 BauNVO

Unter Kapitel A III 3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“ wird als alternative Worst-Case-Variante ergänzend die maßgebende Grundstücksfläche (b) unter zusätzlichem Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche über dem planfestgestellten / gewidmeten S-Bahntunnel ermittelt. Im Ergebnis können im Plangebiet nur 4.680 m^2 als maßgebende Grundstücksfläche (b) zur Berechnung der GFZ herangezogen werden. Bei der geplanten Geschossfläche von 23.750 m^2 ergäbe das eine GFZ von 5,1.

Ermittlung der GFZ gemäß § 20 BauNVO	Fläche in m^2
maßgebende Grundstücksfläche (b)	4.680
Geschossfläche	23.750
GFZ (b)	5,07

Tabelle 29: Ermittlung der GFZ (b) gemäß § 20 BauNVO

Bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (a), also der Grundvariante, wird davon ausgegangen, dass die Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie über dem S-Bahntunnel in die maßgebende Grundstücksfläche einzurechnen ist. Daraus ergibt sich eine GFZ von 4,1. Sollte dieser Argumentation nicht gefolgt werden, so trägt der Plangeber auch bei der Ermittlung der GFZ unter Berücksichtigung der maßgebenden Grundstücksfläche (b), also der Worst-Case-Variante, das Ergebnis mit. Die sich daraus ergebende GFZ von 5,1 wird daher bei der folgenden Ausführung zur Überschreitung der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung nicht zugrunde gelegt. Die Argumentation lässt sich aber entsprechend übertragen.

3.2.5.5 Geschossfläche / GFZ in Bezug auf den städtebaulichen Rahmenvertrag

Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ.

Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte ‚Urbane Mitte‘.

Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner*innen des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m^2 für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. In Kapitel A III 3.2.4.1 „Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005“ wird die Ermittlung der 119.000 m^2 GF erläutert.

Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag (2005) die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m^2 bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern.

SenStadt

Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag (2005) verlangt.

Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m².

Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

3.2.5.6 Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO

Für die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird eine GFZ von 4,1 ermittelt, vgl. Kapitel A III 3.2.4.4 „GFZ-Ermittlung“. § 17 BauNVO enthielt bis zur Änderung durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Diese Obergrenzen sind für den Bebauungsplan weiterhin anzuwenden (vgl. Hinweis zur Änderung von § 17 BauNVO auf S. 125). In § 17 BauNVO ist als Obergrenze für Kerngebiete eine GFZ von 3,0 angegeben.

In § 17 Abs. 2 BauNVO wird ergänzend geregelt, dass diese Obergrenze aus städtebaulichen Gründen überschritten werden kann, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden

Auch wenn die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 vor, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 hier nicht anzuwenden ist, wird aus der Änderung des § 17 BauNVO deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst zwar nur den südlichen Teilbereich des Baufeldes ‚Urbanen Mitte‘, trotz allem ist das Plangebiet Teil des Gesamtkonzepts ‚Urbane Mitte' und sollte unter dessen Berücksichtigung beurteilt werden. Für die Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO gibt es folgende städtebauliche Gründe, die schon seit der Gesamtplanung zum Gleisdreieck vorgegeben sind:

- Gesamtkonzept Gleisdreieck

Das Plangebiet ist Bestandteil einer Gesamtplanung für die große innerstädtische Brachfläche des Gleisdreiecks. Das Areal zwischen dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße (ausschließlich des Deutschen Technikmuseums) im Norden, der Möckernstraße im Osten, der Yorckstraße im Süden sowie der Flottwellstraße und der Dennewitzstraße im Westen war noch 2005 überwiegend für Bahnzwecke gewidmet. Die Nutzung als Bahnfläche war zu diesem Zeitpunkt bereits vor längerer Zeit aufgegeben. Auf dieser ca. 59 ha großen Fläche sollten nach dem städtebaulich-landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept für das Gleisdreieck rund um eine 31,5 ha große Parkanlage (Park am Gleisdreieck) einzelne Baufelder mit unterschiedlichen Zielsetzungen entwickelt werden. Nur circa 12,6 ha, also rund ein Fünftel der Gesamtfläche, waren zur Bebauung vorgesehen. Während in den anderen Baufeldern überwiegend Wohnnutzungen geplant waren, sollte der Standort am U-Bahnhof „Gleisdreieck“ mit

Senstadt

rund 4,3 ha aufgrund seiner besonderen Lage zu einem Kerngebiet, der sogenannten ‚Urbanen Mitte', entwickelt werden. Das Baufeld sollte die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich betonen und sich auch durch seine Architektur, durch seine Dichte und Gebäudehöhen, von der umgebenden Bebauung abheben.

- Umsetzung abgestimmter Wettbewerbsergebnisse

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden qualifizierte stadtgestalterische und architektonische Lösungen in einer städtebaulich bedeutsamen Situation und Lage ermöglicht. Einen wesentlichen Ausgangspunkt für die Entwicklung einer konsensfähigen, funktionalen und städtebaulichen Konzeption bildete ein Werkstattverfahren mit breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und die Durchführung eines daran anschließenden städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs auf der Grundlage der im Werkstattverfahren erarbeiteten Ergebnisse (vgl. im Einzelnen Kapitel A I 4.4.2 „Städtebaulicher-architektonischer Wettbewerb“). Der Siegerentwurf wurde weiterentwickelt und bildete die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), aus dem -durch Teilung- der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hervorgegangen ist.

- Besondere Lage am Verkehrsknotenpunkt

Der Planung liegt eine besondere städtebauliche Situation zugrunde, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. Die ‚Urbane Mitte' ist ein besonderer Ort, der erstmalig an einem wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV entwickelt werden soll. Vorhanden ist bereits das U-Bahnkreuz (U1/U3 und U2) mit Hochbahnhof, das noch durch die Linie der S 21 mit neuem Haltepunkt ergänzt werden soll. In Zukunft entsteht hier ein Umsteigepunkt zwischen vier schienengebundenen ÖPNV-Linien. Hier werden viele Fahrgäste umsteigen, aber auch ein- und aussteigen.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil der ‚Urbanen Mitte', der nicht direkt am Verkehrsknotenpunkt liegt, aber in enger räumlicher Nähe. Die Nutzung der Brachfläche im Plangebiet trägt zur Weiterentwicklung einer verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur und Entlastung des Straßenverkehrs bei. Aufgrund der nach geplantem Ausbau sehr guten Anbindung an das ÖPNV-Netz und der zentralen Lage kann das Plangebiet vorwiegend über den ÖPNV sowie den Radverkehr – und damit mit einem geringeren Anteil an motorisiertem Individualverkehr – erschlossen werden. Diese vorteilhafte Erschließungssituation soll optimal ausgenutzt werden.

Die geplanten Gebäude bilden den südlichen Abschluss der neuen prägenden Skyline am Verkehrsknotenpunkt. Die hohe und dichte Bebauung betont städtebaulich die Kreuzung der ÖPNV-Linien und bildet einen spannenden Übergang zu den freien Flächen des Parks am Gleisdreieck. Gleichzeitig bildet der Park am Gleisdreieck unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes Gleisdreieck einen städtebaulichen (und klimatischen) Ausgleich zu der dichten Bebauung der ‚Urbanen Mitte’.

- Nutzungskonzept

Es ist ein städtebauliches Ziel, den Bereich um die Bahnhöfe attraktiv und sicher zu gestalten sowie mit der Ausweisung eines Kerngebiets einen bedarfsgerechten und vielfältigen Nutzungsmix zu etablieren. Durch die besondere Lage an den ÖPVN-Linien sowie durch seine zentrumsnahe Lage ist das Plangebiet verkehrlich besonders gut erschlossen. Dies ermöglicht die Entwicklung eines vitalen Quartiers mit attraktiven städtischen Nutzungen – Gewerbe, Dienstleistung, andere Nutzungen für die breite Öffentlichkeit – mit hoher Aufenthaltsqualität.

Version

- Schaffung von Büro- und Gewerbeflächen / Flächen für Arbeitsplätze

Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. In Kapitel A III 3.1.1.1 „Büronutzung“ wird der Bedarf an Büroflächen dargestellt.

Das Plangebiet ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage besonders geeignet. Durch die Nähe von Wohnstandorten wird dem Ziel der Nutzungsmischung im Sinne einer Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten Rechnung getragen.

Die Schaffung von neuen Büro- und Gewerbeflächen und damit neuen Flächen für Arbeitsplätze ist damit städtebaulich erforderlich.

- Vorrang der Innenentwicklung

Aufgrund der herausgehobenen Innenstadtlage und der besonderen Erschließungsgunst ist hier im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 1 BauGB eine hohe Ausnutzung von Bebauungspotenzialen der Innenentwicklung städtebaulich geboten. Dies entspricht auch den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und den Zielen des Flächennutzungsplans Berlin, die dem Vorrang der Innenentwicklung eine hohe Bedeutung beimessen, um die Inanspruchnahme wertvoller Freiflächen im städtischen Außenraum zu minimieren. Dies entspricht auch der Intention der Gesetzgebung. In § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB heißt es: „Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“ Auch in der BauNVO wurde der Vorrang der Innenentwicklung zusätzlich gestärkt und die Obergrenzen der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO abgeschafft. Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde auch § 17 der BauNVO geändert. Der neue § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern. Die Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung der innerstädtischen Brachfläche ist auch aus diesem Grund städtebaulich sinnvoll.

- Fazit

Zusammengenommen begründen die angeführten städtebaulichen Gründe ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise geboten ist. Die Entwicklung eines neuen vitalen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, erfordert die Überschreitung der Obergrenze. Eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung kann nur mit einer entsprechenden baulichen Dichte erreicht werden.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen

Die hohe Verdichtung des Plangebiets wird durch Umstände und planerische Maßnahmen ausgeglichen, so dass von der Planung keine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist schon die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler

Senat

städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Den Bedürfnissen des Verkehrs wird durch die Planung Rechnung getragen: Mit dem erarbeiteten Verkehrskonzept werden die innere Erschließung sowie die äußere Anbindung des Plangebiets berücksichtigt und insbesondere durch den Ausbau von Verbindungen für Rad- und zu Fuß Gehende die verkehrliche Erreichbarkeit und Vernetzung verbessert.

Ferner werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden:

a) Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der Obergrenzen des Nutzungsmaßes nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Zur Beurteilung, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, kann auf die Definition des § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 3 BauGB (städtebauliche Sanierungsmaßnahmen) zurückgegriffen werden. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die durch das Maß der baulichen Nutzung berührt werden können, beziehen sich insbesondere auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten sowie auf die Zugänglichkeit der Grundstücke; dabei sind soziale, hygienische, wirtschaftliche und kulturelle Erfordernisse zu berücksichtigen.

Im Plangebiet ist (bis auf ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen) kein Wohnen vorgesehen. Es sind also vor allem gesunde Arbeitsverhältnisse nachzuweisen. Die Belange der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sowie ihre Zugänglichkeit, der angemessene soziale Abstand und Schutz der Privatsphäre werden durch die landesrechtlichen Regelungen der einzuhaltenden Abstandsflächen geschützt.

Mit den geplanten Festsetzungen hält ein Teil der Fassaden die Regel-Abstandsflächen des § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ein oder unterliegt einer abstandsrechtlichen Privilegierung. Für die anderen Fassaden wurden die Auswirkungen der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln auf die betroffenen Rechtsgüter unter anderem in einer Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung[11] geprüft. Mit den getroffenen Festsetzungen wird gewährleistet, dass durch die Planung sowohl im Plangebiet als auch in der Umgebung die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden. Der Nachweis der gesunden Arbeitsverhältnisse erfolgt detailliert im Rahmen der Bewertung der Abstandsflächenunterschreitungen (vgl. Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“).

Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist auch für die Nachbargebäude außerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln fallen auf folgende Nachbargrundstücke (ohne öffentliche Grünfläche): STATION Berlin im Norden, Deutsches Technikmuseum im Osten und Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im Westen. Die Abstandsflächen fallen aber auf kein Nachbargebäude, sondern lediglich auf zurzeit unbebaute Grundstücksfläche. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch ausdrückliche Festsetzungen getroffen, die gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln geringere Abstandsflächen zulässig machen,

[11] Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

Senat

d.h. es fallen keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln sind daher als fiktiv anzusehen.

Für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist zum einen eine umfassende Abwägung erforderlich und zum anderen eine Zustimmung der Nachbarn zur Lage von Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung der Regel-Abstandsflächen (§ 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln) anzustreben, auch wenn sie aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen nicht erforderlich ist. Die Abwägung erfolgt im Kapitel A III 3.5.1 „Prüfschritte zum Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“. Es wurde auch geprüft, ob die fiktiven Abstandsflächenüberschreitungen auf den Nachbargrundstücken zu einer Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen würden.

- STATION Berlin

Die fiktiven Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln der Nordwest- und der Nordostfassade von Turm 6 (MK 6) würden teilweise auf das Grundstück der STATION Berlin fallen. Betroffen wäre der Vorplatzbereich von Halle 8.

Die Abwägung und Prüfung auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt in Kapitel A III 3.5.3 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“. Im Ergebnis werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der STATION Berlin wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der die STATION Berlin u.a. der Lage von Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück zustimmt.

- Land Berlin vertreten durch die BIM / Deutsches Technikmuseum

Die fiktive Regel-Abstandsfläche gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln der Ostfassade von Turm 6 (MK 6) würde teilweise auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums fallen. Es handelt sich um die südwestliche Ecke des weitläufigen Freigeländes des Museums, die heute dicht mit Bäumen bewachsen ist.

Die Abwägung und Prüfung auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt in Kapitel A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“. Im Ergebnis werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und dem Land Berlin, vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement, wurde ebenso eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der das Land Berlin u.a. der Lage von Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück zustimmt.

- Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) befindet sich ebenfalls im Eigentum der Projektträgerin. Westlich von der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist keine weitere Bebauung vorgesehen und auch nicht möglich. Hier liegt zum einen der Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn und zum anderen verläuft in Nord-Süd-Richtung der Radfernweg. Für eine Bebauung stehen in diesem Bereich keine Flächen zur Verfügung. Es besteht damit kein Erfordernis, hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu prüfen.

Zur eindeutigen rechtlichen Klärung hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gestattet, dass bei Anwendung des § 6 Abs. 5

Satz 1 BauO Bln Regel-Abstandsflächen der Nachbarbebauung auf ihrem Grundstück liegen. Die Gestattungsvereinbarung liegt dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor.

b) Verringerung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

Trotz der hohen Dichte werden einige nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt verringert:

Grünflächen / Bäume, vorhandene Biotope

Das Plangebiet ist im Bestand von geringer Wertigkeit. Insbesondere der für den Neubau vorgesehene Bereich stellt sich heute (bis auf die Durchfahrtswege) als eine ungepflegte Brache dar, die durch die Bebauung und die Einrichtung von Freiflächen und öffentlichen Aufenthaltsräumen städtebaulich aufgewertet wird. Im Plangebiet kann ein Teil der erforderlichen Baumfällungen durch Neupflanzungen ausgeglichen werden. Insgesamt sollen im Außenraum ca. 400 m^2 gärtnerisch angelegt werden, dazu kommen Dachbegrünungen auf 15% der Dachflächen (vgl. textliche Festsetzungen 8.1 bis 8.4 unter 8. "Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen" und Kapitel A III 3.12 „Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)“.

Boden / Versiegelung

Die Planung führt zwar zu einer hohen Versiegelung im Plangebiet, die Fläche ist aber als ehemalige Güterbahnhofsfläche auch schon vorbelastet.

Die Geschossfläche soll überwiegend in den vertikalen Türmen untergebracht werden, so dass in der Nullebene noch Freiflächen verbleiben und in begrenztem Umfang Grünflächen angelegt und Bäume gepflanzt werden können.

Wasser

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit der Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung und Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) wird durch das Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung des Ingenieurbüros Kraft vom 16.11.2022 bestätigt.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitet Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Klima

Das erstellte Klimagutachten ist zu dem Ergebnis gekommen, dass nur mäßige klimatische Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“). Gleichzeitig bildet der Park am Gleisdreieck einen klimatischen Ausgleich zu der dichten Bebauung der ‘Urbanen Mitte’. Auch die Kriterien zum Windkomfort werden weitestgehend eingehalten (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“).

Auf den Dächern ist die Nutzung regenerativer Energien mit Solaranlagen vorgesehen, um hier einen Beitrag zu einer nachhaltigen Energieversorgung zu leisten (vgl. textliche Festsetzung 2.3).

Luft

Durch die hohe Dichte wird die Luftqualität nicht verschlechtert. Die Feinstaubbelastung im Plangebiet wird durch die Bahnanlagen verursacht. Zusätzlich wird mit der günstigen ÖPNV-Anbindung und dem Ausbau der Radwege die Erschließung des Plangebiets zum großen Teil autofrei erfolgen, wodurch eine zusätzliche Luftbelastung stark beschränkt wird.

Westpark: Verschattung - Lärmschutz

Die geplante in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete Hochhausreihe entlang des Westparks führt nach der Gesamtrealisierung der ‚Urbanen Mitte‘ zum einen zwar zu einer zeitlich begrenzten Verschattung des Parks in den Morgenstunden, zum anderen bildet sie für den Park aber auch einen spürbaren Schallschutz vor dem Verkehrslärm der U- und S-Bahnstrecken.

Schutz vor Verkehrsimmissionen

Die Qualität der Umgebung und der Erholungsflächen wird im Hinblick auf mögliche zusätzliche Verkehrsimmissionen dadurch geschützt, dass oberirdische Stellplätze und Garagen unzulässig sind und erforderliche Stellplätze nur in Tiefgaragen angeboten werden (vgl. textliche Festsetzung 5.1). Der motorisierte Straßenverkehr wird damit im Plangebiet auf den Teil des Ver- und Entsorgungsverkehrs beschränkt, der in den Tiefgaragenebenen nicht abgewickelt werden kann.

Erholung

Aktive und passive Erholungsflächen werden in großem Umfang im Park am Gleisdreieck angeboten, in geringerem Umfang sollen aber auch im Plangebiet Sportangebote gemacht werden.

SenStadt

Insgesamt sollen die autofrei konzipierten Freiflächen der ‘Urbanen Mitte’ für die Öffentlichkeit nutzbar sein und zu einer verbesserten Vernetzung für zu Fuß Gehende und Radfahrende beitragen.

Planexterner Ausgleich

Der im Plangebiet nicht ausgleichbare Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild soll planextern ausgeglichen werden. Im Volkspark Friedrichshain sind auf beiden Bunkerbergen Maßnahmen zur ökologischen Umgestaltung geplant. Hierfür wurde 2013 ein Schutz-/ Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet. Insgesamt wird eine Entwicklung zu naturnahen waldartigen Beständen angestrebt. Dem Bebauungsplan werden Pflanzmaßnahmen aus diesem Entwicklungskonzept als Ausgleich zugeordnet (vgl. Kapitel A II 2.5.1.8 „Planexterne Ausgleichsmaßnahme“).

Fazit

Die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt in Kerngebieten bei einer GFZ von 3,0. Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen des Absatzes 1 aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist, oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung sind die Entwicklung der Planungsüberlegungen, die besondere und zentrale Lage des Plangebiets sowie seine verkehrliche Erschließung. Die Verdichtung entspricht dem gesamtplanerischen Konzept für das Areal Gleisdreieck sowie den Ergebnissen des Werkstattverfahrens und des städtebaulichen Wettbewerbs für die ‚Urbane Mitte‘. Sie berücksichtigt die besondere und zentrale Lage des Plangebiets in enger räumlicher Nähe zu einem wichtigen ÖPNV-Kreuzungspunkt und das Nutzungskonzept mit einem kerngebietstypischen Nutzungsmix für einen weiten Einzugsbereich.

Diese Verdichtung wird durch Umstände des Plangebiets und besondere planerische Maßnahmen ausgeglichen, so dass im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet und die nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können.

Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze ist daher zulässig.

3.3 Bauweise (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Kerngebiete MK 6 und MK 7

In § 22 BauNVO wird geregelt, dass im Bebauungsplan unterschiedliche Bauweisen festgesetzt werden können, jedoch nicht festgesetzt werden müssen.

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 soll keine Bauweise festgesetzt werden. Die Festsetzung der Grundfläche der Gebäude mittels Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der zulässigen Oberkante der Gebäude als Höchstmaß stellt eine erweiterte Baukörperfestsetzung und damit eine ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln dar.

3.4 Überbaubare Grundstücksfläche (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

3.4.1 Kerngebiete MK 6 und MK 7

3.4.1.1 Obergeschosse

Sensiert

Dem Bebauungsplan liegt der Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb zur ‘Urbanen Mitte’ zugrunde. Zur Sicherung des Siegerentwurfs orientieren sich die im Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen genau an den geplanten Gebäudekubaturen. Dies geschieht durch Baukörperfestsetzungen, konkret durch die Festsetzung von Baugrenzen. Die von den Baugrenzen umfasste, festgesetzte Fläche kann vollständig überbaut werden.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ setzt im Kerngebiet bauliche Anlagen durch die Ausweisung der Grundflächen durch Baugrenzen, unter Angabe der zulässigen Oberkanten sowie der zulässigen Geschossfläche fest (erweiterte Baukörperausweisung). Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen als erweiterte Baukörperfestsetzung ausgewiesen, d.h. die überbaubare Grundstücksfläche entspricht der maximal zulässigen Grundstücksfläche der baulichen Anlagen. Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche des Baukörpers ist eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO und Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO; zudem legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest. Die GFZ ist damit rechnerisch ermittelbar.

Gemeint ist hier eine erweiterte Baukörperfestsetzung, was sich u.a. in der Festsetzung einer maximal zulässigen Geschossfläche ausdrückt. Die Festsetzung von Baugrenzen beinhaltet bei der konkreten Gebäudeplanung Spielraum nach innen, was ausdrücklich gewünscht ist. Gleichzeitig ist die vollständige Ausnutzung der zeichnerisch festgesetzten Grundfläche auch bei einer erweiterten Baukörperfestsetzung zulässig. Planungsziel ist weder eine enge Baukörperfestsetzung noch eine Baufensterausweisung.

Mit dieser Form der Baukörperfestsetzung in Verbindung mit der TF Nr. 2.5 wird die Rechtsfolge des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ausgelöst: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Der städtebauliche Entwurf beinhaltet bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln sowohl Abstandsflächenunterschreitungen im Plangebiet als auch Abstandsflächenerstreckungen auf Nachbargrundstücke. Die ausdrückliche Festsetzung erfordert daher eine umfassende Abwägung. Die Auswirkungen in Hinblick auf die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden geprüft und sind in Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“ dargestellt.

Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundfläche ergänzt durch eine Nebenzeichnung (Nebenzeichnung 1, § 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BauGB i. V. m. § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 1 BauNVO).

3.4.2 Untergeschosse

Ergänzend zu den Hochbauten sind Tiefgaragenebenen vorgesehen, die vor allem zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs dienen. Der städtebauliche Entwurf sieht zwei Untergeschosse vor, die Anzahl der Geschosse wird jedoch nicht festgesetzt. Die überbaubare Grundstücksfläche unter der Geländeoberfläche wird über die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt, die im Westen den Abstand zum S-Bahntunnel und im Süden die Platzgestaltung am ehemaligen Stellwerk berücksichtigen.

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche in den Untergeschossen erfolgt in einer Nebenzeichnung (Nebenzeichnung 2).

Senat

3.4.3 Erforderliche Abstände der Neubebauung vom S-Bahntunnel

Die Deutsche Bahn hat am 21.02.2018 folgende Hinweise zur Planung gegeben:

"Die Bebauung ist so auszuführen, dass die Instandhaltung der Anlagen der Deutschen Bahn Netz AG (erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen einschließlich eines erforderlichen Ersatzneubaus der Eisenbahnanlage) nicht beeinträchtigt wird. Dazu ist ein horizontaler Abstand von mindestens 1,0 m und ein vertikaler Abstand von mindestens 1,9 m einzuhalten. Zur Eisenbahnanlage gehört auch im Baugrund verbliebener Verbau. Die Abstände gelten für sämtliche im betreffenden Bereich befindlichen Eisenbahnanlagen."

Lage des Tunnels

In der Plangrundlage des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom Februar 2017 wurde die Außenkante des S-Bahntunnels vom Vermesser in einer unter Auswertung der vorhandenen Unterlagen ermittelten Lage eingetragen, die Lage des Tunnels wurde aber nicht neu vermessen. Da die geplante Bebauung der 'Urbanen Mitte' dicht an den Tunnel heranrückt, entstand das Erfordernis, die Lage des Tunnels genauer zu bestimmen. Dazu wurden 2017/2018 im Auftrag der Projektträgerin von einem Vermessungsbüro insgesamt vier Schürfen durchgeführt und die Lage des Tunnels aufgemessen.

Ergebnis

- Unter Berücksichtigung der vier Schürfen konnte die östliche Außenkante des Tunnels im relevanten Abschnitt genau bestimmt werden.
- Die Tunnel-Außenkante liegt ca. 1,0 m weiter nach Südosten versetzt als in der Plangrundlage angenommen. Dem Tunnel ist außerdem noch ein ca. 0,3 m breiter Stahlträger vorgelagert.
- Bei allen vier Schürfen wurden östlich an den Tunnel anliegend Stahlträger gefunden, die eine Breite von ca. 0,3 m aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass sie in Abständen entlang des gesamten Tunnelabschnittes verbaut wurden.
- Daraus ergibt sich, dass mit der geplanten Bebauung inklusive Baubehelfe ein Abstand von mindestens 1,0 m von den Außenkanten der Stahlträger einzuhalten ist.
- Die Oberkante des Tunnels und die Oberkante der Stahlträger wurden mit folgendem Ergebnis vermessen:

Von Norden nach Süden	OK Tunnel in m üNHN	OK Stahlträger in m üNHN
Schürfe 2	33,37	k.A.
Schürfe 1	k.A.	34,01
Schürfe 3	33,22	34,20
Schürfe 4	33,21	34,20

Tabelle 30: S-Bahntunnel - Oberkante des Tunnels und der Stahlträger

- Der Tunnel verläuft also von Norden nach Süden mit einem leichten Gefälle.
- Die Oberkante der Stahlträger ragt um ca. 1,0 m über die Oberkante des Tunnels hinaus.

Sicherung der Abstände im Bebauungsplan

Aus den Aufmaßergebnissen wurden die Außenkante des Tunnels und die Außenkante der Stahlträger abgeleitet. Über die zeichnerische Festsetzung der zulässigen überbaubaren

Senstadt

Grundstücksflächen in den Unter- und Obergeschossen wird nachgewiesen, dass die geforderten Abstände vom S-Bahntunnel eingehalten werden, bzw. eingehalten werden können.

Berücksichtigung in den Untergeschossen

Anforderung: Horizontaler Abstand von 1,0 m

Bei der Festsetzung der Untergeschosse ist zu berücksichtigen, dass für die Baugründung auch Baubehelfe erforderlich werden, die ebenfalls nicht näher als 1,0 m an den S-Bahntunnel heranrücken dürfen. Der vorläufige Stand zum Gründungskonzept sieht zur Baugrubensicherung eine Schlitzwand mit einer Breite von ca. 1,0 m und einer Fuge/ einem Puffer von ca. 0,2 m vor. Das endgültige Gründungskonzept wird jedoch erst mit der Ausführungsplanung erstellt. Die Schlitzwand muss als Baubehelf nicht innerhalb der Baugrenzen errichtet werden. Die Baugrenze, die annähernd parallel zum Tunnel festgesetzt wird, berücksichtigt daher einen Abstand von mindestens 2,30 m von der Außenkante des S-Bahntunnels inklusive Verbau, um hier Spielraum für die Sicherung der Baugrube zu schaffen (vgl. Abbildung 17). Da die Lage von Baubehelfen kein Gegenstand der Bebauungsplanung ist, kann der Mindestabstand von 1,0 m von Baubehelfen zum S-Bahntunnel nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Hier wird aber die Machbarkeit nachgewiesen. Eine verbindliche Abstandsregelung kann in die Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn aufgenommen werden oder der Nachweis erfolgt lediglich abschließend im Baugenehmigungsverfahren.

Berücksichtigung in den Obergeschossen

Anforderung: Horizontaler Abstand von 1,0 m

Über dem S-Bahntunnel inklusive Schutzbereich von 1,0 m ist keine Bebauung mit Hauptanlagen vorgesehen und von daher wird auch keine überbaubare Fläche festgesetzt. Der Abstand der Baugrenzen für die oberirdische Bebauung beträgt an der engsten Stelle (Westecke von Turm 6) mindestens 1,2 m (vgl. Abbildung 18). Ergänzend werden über dem S-Bahntunnel Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO auf die ausnahmsweise Zulässigkeit beschränkt (TF 4.1). Es ist u.a. nachzuweisen, dass der horizontale Abstand von 1,0 m eingehalten wird (vgl. Kapitel A III 3.6 „Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)“).

Damit sind die Anforderungen der Deutschen Bahn zum horizontalen Abstand erfüllt und im Bebauungsplan gesichert.

Anforderung: Vertikaler Abstand von 1,9 m

Da über dem S-Bahntunnel inklusive Schutzbereich von 1,0 m weder unter- noch oberirdisch Bebauung zulässig ist, werden auch die Anforderungen der Deutschen Bahn zum vertikalen Abstand erfüllt und im Bebauungsplan gesichert.

Senstadt

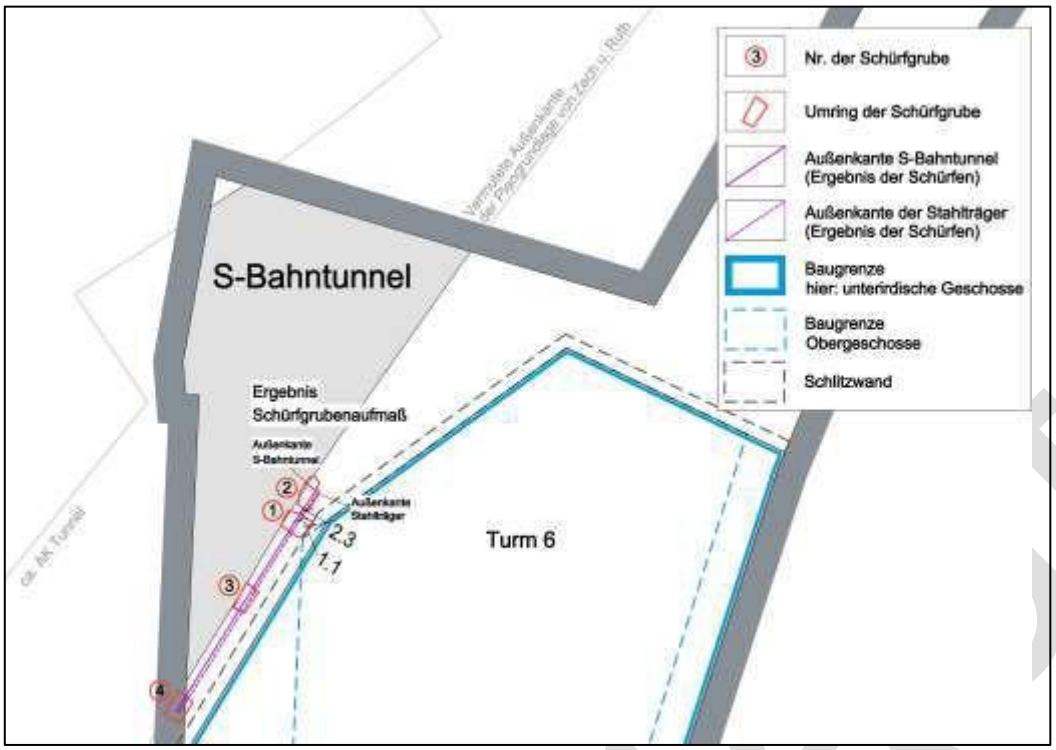


Abbildung 17: Mindestabstand der geplanten Gebäude vom S-Bahntunnel - Untergeschosse

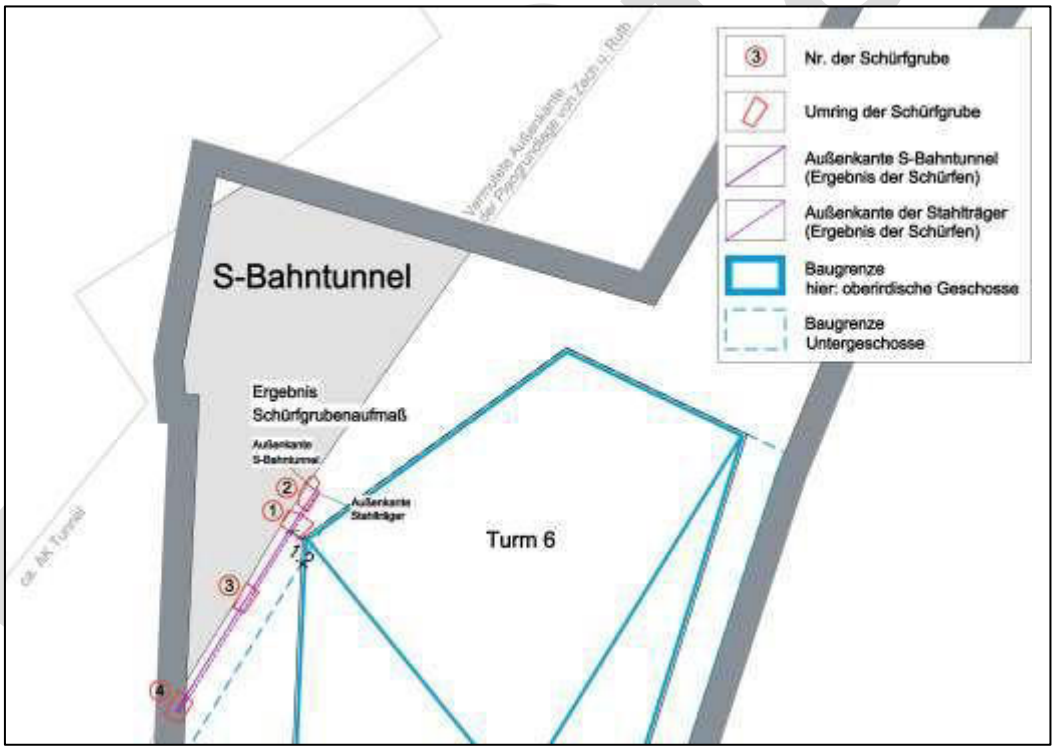


Abbildung 18 : Mindestabstand der geplanten Gebäude vom S-Bahntunnel - Obergeschosse

Tunnelaußenkante in der Plangrundlage

Die Grundlage für die Planzeichnung des Bebauungsplans basiert auf den Daten aus dem Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS). In der Plangrundlage ist die Außenkante des S-Bahntunnels dargestellt, versehen mit der Anmerkung „ca. AK Tunnel“ oder auch „vermutete AK Tunnel“. Im Bereich der durchgeführten Schürfen konnte die Außenkante des S-Bahntunnels vermessen und vom Vermesser (ÖbVI) in der Plangrundlage im Bereich

von Kerngebiet MK 6 als neue Linie aufgenommen werden. Die vermessene Tunnelaußenkante liegt gegenüber der vermuteten Tunnelaußenkante aus den ALKIS-Daten um ca. 1,0 m nach Südosten versetzt. Dem Tunnel ist außerdem noch eine Reihe von ca. 0,3 m breiten Stahlträgern vorgelagert. Es ist davon auszugehen, dass sie in Abständen entlang des gesamten Tunnelabschnittes verbaut wurden. Die Darstellung in der Planzeichnung der „neuen“ -auf dem Schürfergebnis basierenden- südöstlichen Tunnelaußenkante im Kerngebiet MK 6 beinhaltet auch die Stahlträger. Im Bereich Trebbiner Straße sowie außerhalb des Plangebiets beruht die Darstellung der Tunnelaußenkanten weiterhin auf den ALKIS-Daten.

1.1.1.1 Vordächer

Gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO dürfen Gebäude und Gebäudeteile die festgesetzte Baugrenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Umfang kann zugelassen werden. Im Bebauungsplan können Ausnahmen vorgesehen werden.

Die Beurteilung der Geringfügigkeit erfolgt auf der Grundlage der Aufzählung in § 6 Abs. 6 BauO Bln. Danach sind z.B. Vorbauten zulässig, sofern sie nicht mehr als 1,5 m vor die Außenwand vortreten. An drei Fassaden sind Vordächer vorgesehen, die aus funktionalen und architektonischen Gründen eine größere Tiefe als 1,5 m haben sollen. Sie wären bei Beachtung der Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig. Das ausnahmsweise Vortreten bis zu 3 m vor die Baugrenze soll durch eine textliche Festsetzung ermöglicht werden.

Die Vordächer sollen eine maximale Breite von 6,0 m und eine maximale Tiefe von 3,0 m erhalten. Zur Gewährleistung der Unterfahrbarkeit durch Feuerwehrfahrzeuge sind sie stützenfrei mit einer lichten Höhe von mindestens 4,0 m über dem darunterliegenden Gelände auszubilden.

Zur Regelung soll folgende textliche Festsetzung getroffen werden:

Textliche Festsetzung TF 3.1:

Im Kerngebiet MK 6 an der Fassade 6f-6g und im Kerngebiet MK 7 an den Fassaden 7c-7d und 7d-7e kann zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunterliegenden Gelände ein Vortreten von stützenfreien bis zu 6 m breiten Vordächern bis zu 3 m vor die Baugrenze ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO

SenStadt

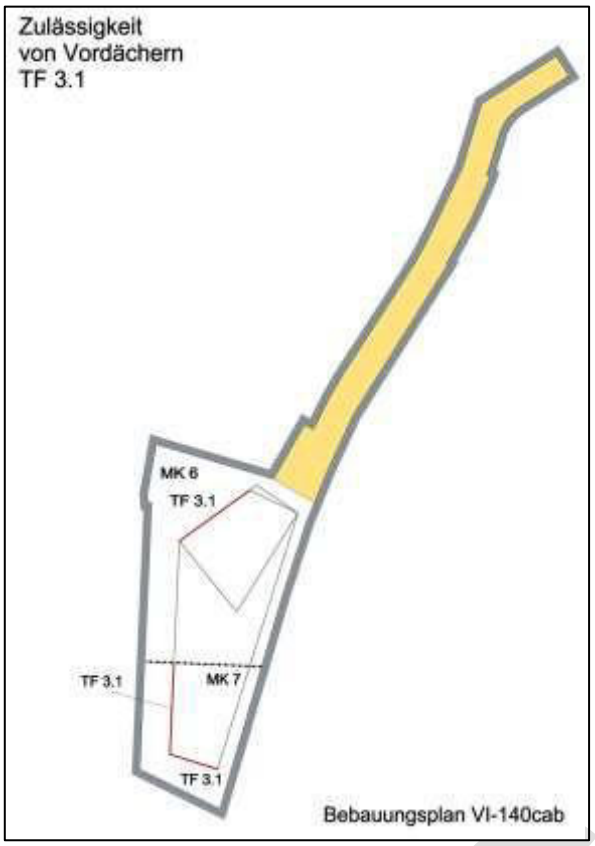


Abbildung 19: Zulässigkeit von Vordächern, textliche Festsetzung 3.1

3.5 Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)

Der städtebauliche Entwurf beinhaltet bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Abstandsflächenunterschreitungen, die vom Vermessenden (ÖbVI) thematisch gegliedert in Abstandsflächenplänen (Anlage 1) dargestellt wurden. Die Abstandsflächenunterschreitungen sind genau darstellbar, weil die Festsetzung der überbaubaren Flächen entwurfsbezogen in einer Baukörperfestsetzung erfolgt.

Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht.

3.5.1 Prüfschritte zum Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Im Folgenden wird dargelegt, dass trotz Abweichungen vom Abstandsflächenrecht im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne der § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB und § 17 Abs. 2 Satz 1 BauNVO (in der bis zum 23.06.21 geltenden Fassung) gewahrt werden.

SenStadt

Dazu wurden folgende Prüfschritte durchgeführt:

A Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

B Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

C Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse

D Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse

E Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung

Es wurden alle Fassaden in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, d.h. 11 unterschiedliche Fassaden, gemäß dieser Prüfkaskade untersucht.

3.5.2 Prüfschritt A - Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

Im ersten Schritt wurde geprüft, ob die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln von 0,4 H eingehalten werden. Bei Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gilt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind.

Ergebnis des Prüfschritts A

Von den untersuchten 11 Fassaden halten 4 Fassaden die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ein, an 7 Fassaden werden sie nicht eingehalten, vgl. Tabelle 32.

3.5.3 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

Im zweiten Schritt wurde geprüft, ob Privilegierungen des Abstandsflächenrechts greifen. Dabei sind hier insbesondere drei Konstellationen relevant:

- Eckprivileg
- „Fiktive" Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe
- Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke, aber auf öffentliche Verkehrs- und Grünflächen

Lässt sich die Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln mit diesen Privilegierungen rechtfertigen, liegen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor, da nach der Wertung der Bauordnung die Gebäude ausreichend belichtet und belüftet sind.

Nach der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) kann eine Abweichung von den Abstandsflächen und Abständen zugelassen werden, wenn deren Schutzziele gewahrt bleiben (§ 6 Abs. 11 BauO Bln in Verbindung mit § 67 BauO Bln Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen).

Eckprivileg

Gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 1 BauO Bln dürfen sich Abstandsflächen überdecken, wenn die Außenwände in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinanderstehen. Diese Regelung soll (auch) auf Außenwände anwendbar sein, die sich nicht über Eck berühren, jedoch so nahe zueinanderstehen, dass sich ihre Abstandsflächen überdecken. Das Bauordnungsrecht geht davon aus, „dass in diesen Fällen bereits durch die Anordnung der Gebäude dafür gesorgt ist, dass die mit dem Abstandsflächengebot verfolgten Ziele ausreichender Belüftung und Besonnung und einer gewissen Auflockerung in der Anordnung der Gebäude erfüllt sind.“[12]

[12] Handbuch des Bauordnungsrechts, Hrsg. Reichel /Schulte, 2004, Seite 262

SenStadt

„Fiktive" Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe

Ein Prinzip des städtebaulichen Konzepts für die 'Urbane Mitte' ist, dass hohe Türme auf flachen Sockelbauten stehen. Im Plangebiet stehen zwei Türme auf einem gemeinsamen Sockel. Grundsätzlich werden Abstandsflächen anhand der Höhe von der Geländeoberfläche bis zum oberen Abschluss der Wand ermittelt. Bei den "fiktiven" Abstandsflächen wird nicht die Geländeoberfläche, sondern das Dach des Sockelbaus als Bezugshöhe gewählt. Die Wand-Projektion ist damit niedriger und die Abstandsfläche kürzer. Überlappen sich diese fiktiven Abstandsflächen nicht, sind die Schutzziele des § 6 BauO Bln nicht beeinträchtigt.

Dies lässt sich aus der Wertung des § 6 Abs. 11 BauO Bln ableiten, wonach eine Abweichung von den Abstandsflächen und Abständen nach § 67 BauO Bln zugelassen werden kann, wenn deren Schutzziele gewahrt bleiben.

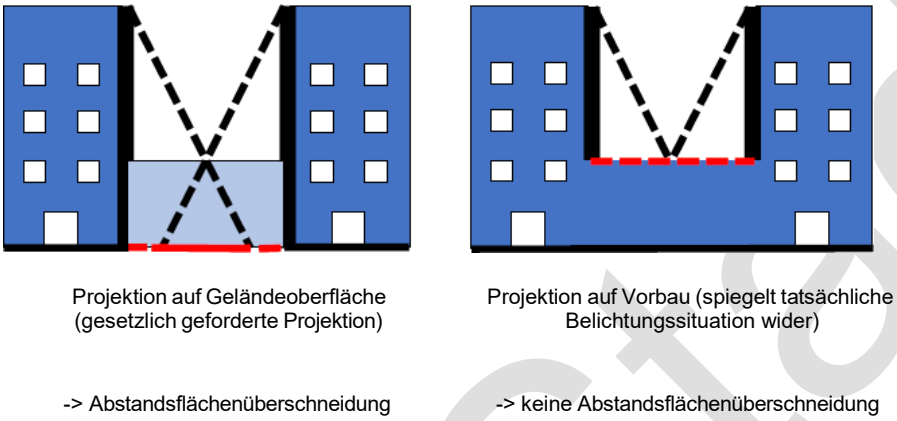


Abbildung 20: "Fiktive" Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe

Die Bau- und Wohnungsaufsicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB bestätigt, dass aus bauordnungsrechtlicher Sicht diese Abweichung von der BauO Bln unter der Voraussetzung möglich ist, dass keine Abstandsflächenüberschneidungen der Gebäude auf dem als Bezugspunkt gesetzten Dach des Sockelgeschosses stattfinden. Im Abstandsflächenplan "Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes" (Anlage 1.2) wird in der Nebenzeichnung belegt, dass diese Abstandsflächenüberschneidungen nicht vorkommen.

Falls das Sockelgeschoss nicht errichtet wird, würde bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln (d.h. einer Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H) ebenfalls nur eine sehr geringe Überschneidung der Abstandsflächen entstehen, wie ebenfalls dem Abstandsflächenplan "Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes" (Anlage 1.2) zu entnehmen ist. Diese Betrachtung bezieht sich auf eine fiktive Situation. Denn für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden, d.h. die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7 würden sich nicht überlagern. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Unabhängig davon wird das Sockelgeschoss bei der Realisierung nicht wegfallen. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen, vgl. Kapitel A III 3.16.1 „Städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“.

SenStadt

Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke, aber auf öffentliche Verkehrs- und Grünflächen

Abstandsflächen müssen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln auf dem eigenen Grundstück liegen. Sie dürfen aber auch auf öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte (§ 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauO Bln). Lässt sich die Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln mit diesen Privilegierungen rechtfertigen, liegen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor, da nach der Wertung der Bauordnung die Gebäude ausreichend belichtet und belüftet sind.

Ergebnis des Prüfschritts B

- Von den untersuchten 7 Fassaden, die die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht einhalten, unterliegen 4 Fassaden einer abstandsrechtlichen Privilegierung, vgl. Tabelle 32.
- Die Abstandsflächen von 4 Fassaden liegen zusätzlich teilweise auf anderen Grundstücken, die keine öffentliche Verkehrs- oder Grünfläche sind. Hier ist eine gesonderte Abwägung der nachbarschaftlichen Belange erforderlich, vgl. Tabelle 32.

Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke

Bauordnungsrechtlich müssen Abstandsflächen grundsätzlich auf dem Grundstück selbst liegen (§ 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln). Fallen Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke, bedarf es einer besonderen Betrachtung.

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde ein geringer Anteil der Abstandsflächen von Turm 6 (OK 49 m ü. Gelände) auf Nachbargrundstücke fallen. Die Abstandsflächen fallen zum Teil auf die Grundstücke der STATION Berlin, des Landes Berlin (Deutsches Technikmuseum) und der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Nord‘ (zurzeit die Urbane Mitte Besitz S.à r.l.).

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist allerdings nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Daraus ergeben sich teilweise geringere Abstandsflächen, d.h. es fallen keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke.

Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit einer Festsetzung zur Höhe der baulichen Anlagen) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Voraussetzungen für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen

Für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist zum einen eine umfassende Abwägung erforderlich und zum anderen eine Zustimmung der Nachbar*innen zur Lage von Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln anzustreben, auch wenn sie aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen nicht erforderlich ist.

Die Abwägung erfolgt in den Kapiteln A III 3.5.2 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“ bis A III 3.5.5 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa)“.

SenStadt

Die Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ hat die STATION Berlin und das Land Berlin (BIM/ Deutsches Technikmuseum) frühzeitig um Zustimmung zur Lage von Regel-Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln gebeten. Die Nachbar*innen haben ihre Zustimmung im Rahmen von Nachbarschaftsvereinbarungen erteilt. Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) fallen außerdem Regel-Abstandsflächen auf das Grundstück im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Da es sich um dieselbe Grundstückseigentümerin -die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft, bzw. seit 12/2020 die Urbane Mitte Besitz S.à r.l.- handelt, wurde eine formale Gestattung erteilt, die dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vorliegt.

Kerngebiet	Fassade	Abstandsflächen fallen auf das Grundstück …	Zustimmung der Nachbarn
MK 6	NW und NO	… der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	Nachbarschaftsvereinbarung
	SO	… des Landes Berlin vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement, genutzt durch das Deutsche Technikmuseum	Nachbarschaftsvereinbarung
	SW	… der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft bzw. seit 12/2020 die Urbane Mitte Besitz S.à r.l.	Gestattungsvereinbarung

Tabelle 31: Fiktive Abstandsflächen liegen auf anderen Grundstücken | Zustimmung der Nachbarn

Ergebnis der Prüfschritte A und B

Das Ergebnis der Prüfschritte

A Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln und

B Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

ist in folgender Tabelle dargestellt:

SenStadt

Tabelle 32: Prüfung auf Einhaltung der Regelabstandsflächen und abstandflächenrechtlichen Privilegierungen

					Abstandsflächen											
Kern-gebiet	Gebäude-teil	Voll-geschosse		Fassade	Abstands-flächen eingehalten gemäß §6 Abs. 1 und 5 BauO Bln	Abstands-flächen-überdeckung	Eckprivileg gemäß §6 Abs. 3 Nr. 1 BauO Bln		"Fiktive" Abstandsflächen - Dach als Bezugshöhe		Abstands-flächen fallen auf anderen Grundstücke	Abstandsflächen fallen auf öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen gemäß §6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln		Abstandsflächen fallen auf das Grundstück ...	Einigung mit Nachbarn wünschens-wert	Abschließende Bewertung Abstandsflächen
		von	bis			Zutreffend	Zutreffend	Erläuterung	Zutreffend	Erläuterung	Zutreffend	Zutreffend	Erläuterung		Zutreffend	
MK 6	Sockel	1.	2.	NO	X	•	✓	mit Turm 6 NW-Fassade	X	--	X	--	--		--	✓
				O	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓
				W	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓
	Turm	3.	15.	NO	X		X	--	X	--	•	X	--	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓NBV
				SO	X		X	--	X	--	•	✓ (tlw.)	Ostpark / "Wäldchen"	des Landes Berlin (DTM)	•	✓NBV
				SW	X	•	X	--	✓	mit Turm 7 N-Fassade	•	X	--	der Urbane Mitte Besitz S.á r.l.	•	✓Gestattung
		1.	15.	NW	X	•	✓	mit Sockel 6 NO-Fassade	X	--	•	X	--	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓NBV
MK 7	Sockel und Turm	3.	7.	N	X	•	X	--	✓	mit Turm 6 SW-Fassade	X	X	--		--	✓
		1.	7.	O	X		X	--	X	--	•	✓	Ostpark / "Wäldchen"		--	✓
				S	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓
				W	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓

✓	Ja	"Lösung"
X	Nein	
•	Ja	"Problem"
--	nicht relevant	

SenStadt

3.5.4 Untersuchungsbedarf zur Besonnung und Belichtung

- Für die 6 Fassaden, die die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln einhalten oder einer abstandsrechtlichen Privilegierung unterliegen oder fiktiv auf die Dachfläche fallen und deren Regel-Abstandsflächen nicht auf andere Grundstücke fallen, erfolgt keine weitere Untersuchung zur Besonnung und Belichtung. Da die bauordnungsrechtlichen Regelungen eingehalten sind, werden für diese Fassaden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstellt.
- Das gleiche gilt für die Fassade, deren Regel-Abstandsfläche zwar auf ein anderes Grundstück, aber auf eine öffentliche Grünfläche fällt.
- Für die 4 Fassaden, deren Regel-Abstandsflächen teilweise auf anderen Grundstücken liegen, die keine öffentliche Verkehrs- oder Grünfläche sind, erfolgt eine Untersuchung zur Besonnung und Belichtung (Prüfschritte C und D). Es handelt sich um alle Fassaden von Turm 6.

					Abstandsflächen		
Kerngebiet	Gebäudeteil	Vollgeschosse von	Vollgeschosse bis	Fassade	Abstandsflächen fallen auf das Grundstück ...	Einigung mit Nachbarn wünschenswert	Abschließende Bewertung Abstandsflächen
MK 6	Turm	3.	15.	NO	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓NBV
				SO	des Landes Berlin (DTM)	•	✓NBV
				SW	der Urbane Mitte Besitz S.á r.l.	•	✓Gestattung
		1.	15.	NW	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓NBV

Tabelle 33: Fassaden, an denen eine Untersuchung der Belichtung und Besonnung erforderlich ist

Fassaden ohne weiteren Untersuchungsbedarf

Auch wenn kein direktes Erfordernis besteht, wurden die Besonnungs- und insbesondere die Belichtungsverhältnisse ebenso an allen übrigen Fassaden im Plangebiet geprüft. Ziel war es, eine Beurteilungsgrundlage für eine ggf. bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht zu erhalten und - nicht nur über die Einhaltung der Abstandsflächen, sondern darüber hinaus auch über den Nachweis einer ausreichenden Besonnung und Belichtung - gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachzuweisen. Denn die geplante Überschreitung der Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) führt zu einem erhöhten Rechtfertigungsbedarf.

Fassaden mit weiterem Untersuchungsbedarf

Bei planerischen Festsetzungen, durch die die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht eingehalten werden, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. Der Rechtfertigungsbedarf ist umso größer, wenn - wie hier - zugleich die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) überschritten werden.

Für die Fassaden, an denen die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht eingehalten werden bzw. deren Abstandsflächen auf andere Grundstücke (ohne öffentliche Verkehrs- und Grünflächen) fallen, wurden daher folgende weitere Prüfschritte durchgeführt.

- Prüfschritt C Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse
- Prüfschritt D Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse

Besonnung oder Belichtung in Abhängigkeit von der geplanten Nutzung

Eine Definition der ausreichenden Besonnung oder Belichtung findet sich weder im Baugesetzbuch noch in der Berliner Bauordnung. Es bestehen zudem keine konkretisierenden Rechtsvorschriften, die Grenz- oder Richtwerte für eine zumutbare Verschattung enthalten. Als Orientierungshilfe für die Ermittlung und Bewertung wird die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ vom März 2019 herangezogen, die rechtlich nicht verbindlich ist und reine Empfehlungen enthält; sie stellen auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln dar. Die DIN 5034-1 vom August 2021 ist für die Beurteilung der Besonnungssituation in Innenräumen nicht mehr relevant.

In der DIN EN 17037 wird - vereinfacht dargestellt - für alle Aufenthaltsräume eine Mindest-Tagesbelichtung empfohlen, d.h. auch für Arbeits- und Büroräume. Für Wohnungen wird (über die Mindest-Tagesbelichtung hinaus) eine Mindestbesonnungsdauer in einem Referenzraum empfohlen.

Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘

Im Bebauungsplan werden zwei Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt, MK 6 und MK 7. In den Kerngebieten sind sonstige Wohnungen nicht zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind nur ausnahmsweise zulässig. Zur Wohnnutzung erfolgt im Bebauungsplanverfahren eine Einschätzung der Besonnungssituation. Da in den Kerngebieten u.a. Bürogebäude allgemein zulässig sind, wird im Bebauungsplanverfahren untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung möglicher Arbeitsräume gemäß DIN EN 17037 in einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

3.5.5 Prüfschritt C - Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse

Zur Bewertung der Besonnungssituation wird die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Eine Mindestbesonnungsdauer sollte in mindestens einem Wohnraum in Wohnungen sichergestellt werden. Das wird durch eine Mindestanzahl an Stunden, in denen dieser Raum direktes Sonnenlicht an einem klaren wolkenlosen Bezugstag des Jahres erhält, erreicht. Das ausgewählte Datum sollte zwischen dem 1. Februar und dem 21. März liegen. Die empfohlenen Werte für die Mindestbesonnungsdauer (h) werden in drei Stufen angegeben.

Empfehlungsstufe für die Besonnungsdauer	Besonnungsdauer
Gering	1,5 h
Mittel	3,0 h
Hoch	4,0 h

Tabelle 34: Empfehlung für die tägliche Besonnungsdauer gemäß DIN EN 17037

Die Beurteilung ist für diesen Tag für jedes Fenster des Raums für einen Bezugspunkt auf der Innenseite der Fassade durchzuführen. Der Bezugspunkt befindet sich in der Mitte der Fensterbreite und liegt mindestens 1,2 m über dem Boden sowie 0,3 m über der Brüstung des Fensters, sofern vorhanden. Ist bei dem Fenster keine Brüstung vorhanden, liegt der Bezugspunkt 1,2 m über dem Boden. Größe, Form und Konstruktion des Fensters sowie die Laibungstiefe infolge der Wandstärke haben entsprechend Einfluss auf die Ermittlung der Besonnungsdauer. Bei mehreren Fenstern in verschiedenen Fassaden ist es möglich, die Dauer der Sonnenlichtverfügbarkeit zu kumulieren, wenn diese nicht gleichzeitig auftritt. Die Ermittlung der Besonnung eines Raums ist damit relativ aufwändig.

Gleichzeitig ist die Zulässigkeit von Wohnungen im Bebauungsplan stark eingeschränkt.

3.5.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind sonstige Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 nicht zulässig. Das wird in der textlichen Festsetzung 1.7 geregelt.

TF 1.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

3.5.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 nur ausnahmsweise zulässig. Das wird in der textlichen Festsetzung 1.6 geregelt.

TF 1.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.

Zusammengefasst sind in den Kerngebieten nur Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und das auch nur ausnahmsweise zulässig.

Die Untersuchung einer Mindestbesonnungsdauer gemäß DIN EN 17037 wird von daher im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens als nicht erforderlich angesehen. Im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren ist aufgrund der lediglich ausnahmsweisen Zulässigkeit bei Beantragung einer Wohnung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (auch) zu prüfen, ob auf Grundlage der DIN EN 17037 hinsichtlich der Besonnung gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Der Bauherr hat dies unter Bezug auf die konkrete Architektur und Grundrissgestaltung nachzuweisen.

Unabhängig davon ist in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung eine vereinfachte Einschätzung der Besonnungssituation erfolgt. Dabei wurde lediglich die Besonnungsdauer an der Außenfassade der geplanten Gebäude ermittelt, eine Ermittlung der Besonnungsdauer gemäß DIN EN 17037 an der Innenfassade erfolgte nicht. Eine Einteilung in die Empfehlungsstufen gemäß DIN EN 17037 ist von daher nicht möglich. Trotzdem gibt die ermittelte Besonnungsdauer an den Außenfassaden der geplanten Gebäude einen guten Hinweis zur Besonnungs- und Belichtungssituation in den dahinterliegenden Räumen.

Als Mindestanforderung wurde die Stufe „gering“ und als Stichtag der 21.3. (Tag-Nacht-Gleiche) gewählt. Gemäß DIN EN 17037 wurde für Deutschland die Sonnenhöhe ab 11° berücksichtigt. Da keine Ermittlung der Besonnungsdauer gemäß DIN EN 17037 erfolgte, wird pauschal ab einer Besonnungsdauer von 3,5 h an der Außenfassade von einer ausreichenden Mindestbesonnung für Wohnzwecke ausgegangen.

Satzung

Die Simulationen der Besonnung an den Außenfassaden der geplanten Neubauten (Turm 6 und 7) führten zu folgendem Ergebnis:

	Ausrichtung	Besonnung an der Außenfassade	Ausreichende Besonnung für Wohnzwecke
Turm 6	NW	1,5 bis 2 h	nein
	NO	0 bis 2 h	nein
	SO	mindestens 4 h	ja
	SW	mindestens 4 h	ja
Sockel 6	NW	1,5 bis 2 h	nein
	NO (unter dem Fassadenvorsprung)	unter 1 h	nein
	O	mindestens 4 h	ja
	W	mindestens 4 h	ja
Turm 7	N	unter 1 h	nein
	O	mindestens 4 h	ja
	S	mindestens 4 h	ja
	W	mindestens 4 h	ja

Tabelle 35: Besonnungsdauer an der Außenfassaden innerhalb des Plangebiets

An den Fassaden, an denen mit diesem pauschalen Ansatz die Anforderungen an die Mindestbesonnungsdauer erfüllt sind, können wahrscheinlich auch gesunde Wohnverhältnisse nachgewiesen werden. Die Besonnungssimulationen auf den Fassaden deuten darauf hin, dass die Räume mit einer Ausrichtung zur Nordwest- und Nordost-Fassade von Turm 6 mit Sockel sowie zur Nord-Fassade von Turm 7 keine ausreichende Besonnung gemäß DIN EN 17037 für den Referenzraum einer Wohnung (hier ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen) aufweisen werden. An den Fassaden, an denen die ausreichende Besonnung auf dieser Untersuchungsebene nicht nachgewiesen werden kann, kann die konkrete Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung trotzdem zu dem Ergebnis kommen, dass z.B. ein anderer Raum der geplanten Wohnung eine ausreichende Mindestbesonnung aufweist. Der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Ergebnis Prüfschritt C:

Unter Berücksichtigung der Prüfschritte A und B zu den Abstandsflächen ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- MK 6:
  - Alle 4 Fassaden von Turm 6 (MK 6) halten die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO nicht ein.
  - Davon weisen die beiden südlichen Fassaden (SW und SO) eine ausreichende Mindestbesonnung auf, die beiden nördlichen Fassaden (NW und NO) nicht.
  - Unzureichend besonnt ist außerdem die Nordost-Fassade des Sockels unter dem Gebäudevorsprung von Turm 6 (MK 6).

Da lediglich Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig sind und es kein Erfordernis gibt, an den Nord-Fassaden von Turm 6 Betriebswohnungen zu realisieren, wird die weitere Prüfung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert.

Senat

Unter Berücksichtigung der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 werden die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten.
- MK 6:
  - Die Ausführungen unter Berücksichtigung der Abstandsflächen gelten auch hier.
- MK 7:
  - Die Ost-, Süd- und Westfassaden von Turm 7 mit Sockel weisen eine ausreichende Mindestbesonnung auf, die Nordfassade von Turm 7 nicht. Da lediglich Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig sind und es kein Erfordernis gibt, an der Nord-Fassade von Turm 7 Betriebswohnungen zu realisieren, wird die weitere Prüfung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert.

3.5.6 Prüfschritt D - Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse

Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Laut der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg darf der Plangeber nur dann geringere Abstände festsetzen, wenn er selbst ermittelt und bewertet, ob trotz Abstandsflächenunterschreitung „hinreichende Belichtungsanforderungen“ erfüllt sind, also „das bauordnungsrechtlich für den Regelfall vorausgesetzte Niveau an Belichtung mit Tageslicht“ eingehalten ist (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 67 f). Laut dem Gericht ist daher zu prüfen, ob in Räumen hinter den Fassaden mit Abstandsflächenunterschreitung eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht gegeben sei (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 70). Dabei erkennt das Gericht an, dass die Untersuchung der Belichtung im Bebauungsplanverfahren mangels konkretisierter Projektplanung nur „prognostisch“ erfolgen kann. Es genügt daher, „wenn die realistische Möglichkeit besteht, durch bauliche Maßnahmen die für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse notwendige Belichtung mit Tageslicht herzustellen“ (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 68 f.). Der relevante Maßstab ist dabei eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht entsprechend der vom Gericht als maßgeblich erachteten DIN-Normen. Allein aus der Besonnungsuntersuchung kann laut dem Gericht nicht auf das erreichbare Helligkeitsniveau durch Tageslicht (Tageslichtquotient) in den Räumen geschlossen werden (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 75). Diesem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg lag die inzwischen nicht mehr aktuelle DIN 5034-1:2011-07 „Tageslicht in Innenräumen“ zugrunde. Die Parameter für Besonnung und Belichtung werden nunmehr in einer DIN-Norm auf europäischer Ebene, der DIN EN 17037:2019-03 „Tageslicht in Gebäuden, geregelt.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung[13] wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen.

Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. Sie gilt für alle regelmäßig und über längere Zeit von Menschen genutzten Räume, mit Ausnahme von Räumen, in denen eine Tageslichtbeleuchtung der Nutzung des Raumes entgegensteht.

[13] Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

Bei ausreichender Tagesbelichtung ist von gesunden Arbeitsverhältnissen auszugehen. Die DIN EN 17037 hat empfehlenden Charakter und stellt auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln dar.

Die Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ist insbesondere relevant für die Fassaden, an denen die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht eingehalten werden, d.h. für alle Räume von Turm 6 mit Sockelbau (vgl. Kapitel 3.5.1.4 „Prüfschritt C - Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse“). In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 in den Innenräumen mit einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Gemäß DIN EN 17037 gilt ein Raum mit vertikalen oder geneigten Fenstern als ausreichend mit Tageslicht versorgt, wenn

- eine Ziel-Beleuchtungsstärke (Ziel-Tageslichtquotient) über 50 % Raumanteil und
- eine Mindestziel-Beleuchtungsstärke (Mindestziel-Tageslichtquotient) über 95 % Raumanteil
- für mindestens die Hälfte der Tageslichtstunden erreicht wird.

Die Bezugsebene des Raums liegt in einer Höhe von 0,85 m über dem Boden und im Abstand von 0,5 m von den Seitenwänden.

Die Empfehlungen können auch als Tageslichtquotient D angegeben werden, hier für Berlin. In der folgenden Tabelle werden die Anforderungen für die drei Empfehlungsstufen gering, mittel und hoch dargestellt.

Empfehlungsstufe für vertikale und geneigte Tageslichtöffnungen	Ziel-Tageslichtquotient (D_T)	Raumanteil für den Zielwert	Mindestziel-Tageslichtquotient D_{TM}	Raumanteil für den Mindestzielwert	Anteil an Tageslichtstunden
Gering	D=2,2 %	50 %	D=0,7 %	95 %	50 %
Mittel	D=3,6 %	50 %	D=2,2 %	95 %	50 %
Hoch	D=5,4 %	50 %	D=3,6 %	95 %	50 %

Tabelle 36: Empfehlungen für die Tageslichtversorgung durch Tageslichtöffnungen in vertikalen und geneigten Flächen, DIN EN 17037

Die DIN EN 17037 empfiehlt, dass in über 95 % des Raumes ein Tageslichtquotient von mindestens 0,7 % und in mehr als 50 % des Raumes ein Tageslichtquotient von 2,2 % erreicht werden kann, um die Empfehlungsstufe „gering“ zu erhalten. Ein umfassender Belichtungsnachweis lässt sich in einem Angebots-Bebauungsplanverfahren nicht führen, weil es für die Berechnung des Tageslichtquotienten auf genaue Angaben zu den Grundrissen, Schnitten sowie Fenstergrößen und -arten ankommt, die erst zum Zeitpunkt der konkreten Ausführungsplanung vorliegen. Um dennoch dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann. Aufgrund der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) wurden nicht nur die Testräume in Turm 6 mit Sockelbau, sondern auch in Turm 7 mit Sockelbau untersucht.

Senstadt

Die Tageslichtempfehlung „gering“ wird in den exemplarisch simulierten Testräumen in den Türmen 6 und 7 unter folgenden Voraussetzungen erreicht:

Kern-gebiet	Gebäude	Vollge-schoss	Ausrichtung	Testraum	Min. Vergla-sungsanteil in der Fassade	Raumtiefe
MK 6	Turm 6	1. OG	NW-Fassade	Raum 7	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	1. OG	NO-Fassade – westlich	Raum 6	80%	max.4,60 m
MK 6	Turm 6	1. OG	NO-Fassade - östlich	Raum 5	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	2. OG	NO-Fassade	Raum 4	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	3. OG	NO-Fassade	Raum 10	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	2. OG	SO-Fassade	Raum 2	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	2. OG	S-Fassaden-ecke	Raum 1	60%	5,60 m
MK 7	Turm 7	1. OG	N-Fassade	Raum 8	80%	max.4,60 m
MK 7	Turm 7	2. OG	N-Fassade	Raum 11	80%	max.4,60 m
MK 7	Turm 7	EG	(S)O-Fassade	Raum 3	80%	5,60 m
MK 7	Turm 7	EG	W-Fassade	Raum 9	80%	5,60 m

Tabelle 37: Ergebnis der Belichtungsuntersuchung für die Testräume im Plangebiet

Die Südwest-Fassade von Turm 6 und die Süd-Fassade von Turm 7 wurden nicht untersucht. Hier wird aufgrund der Südausrichtung der Fassaden von einer ausreichenden Belichtung ausgegangen, was durch das Untersuchungsergebnis von Raum 1 gestützt wird.

Bis auf wenige Ausnahmen werden die Tageslichtempfehlungen der DIN EN 17037 bei einer 80%igen Fassadenverglasung und einer Raumtiefe von 5,60 m eingehalten. Das Büro des Gutachtenden hält einen Mindestverglasungsanteil der Fassade von 80 % für machbar und eine Raumtiefe von 5,60 m für üblich. Es wird davon ausgegangen, dass damit für diese Räume die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung gegeben ist.

Lediglich an der Nordostfassade von Turm 6 unter dem Gebäudevorsprung (vgl. Raum 6) sowie an der Nordfassade von Turm 7 in den beiden Geschossen über dem Sockel (vgl. Raum 8 und 11) werden die Tageslichtempfehlungen nach DIN EN 17037 bei einer 80%igen Fassadenverglasung und einer Raumtiefe von 5,60 m nicht eingehalten. Die Empfehlungsstufe „gering“ nach DIN EN 17037 wird hier nur erreicht, wenn diese Räume außerdem eine Raumtiefe von maximal 4,60 m aufweisen. Eine maximale Raumtiefe von 4,60 m im Neubau deutet darauf hin, dass eine ausreichende Tagesbelichtung hier nur sehr eingeschränkt erreicht werden kann.

Es wird hier – anders als für die Nachbarbebauung (vgl. unten ab 3.5.3) – nicht geprüft, ob § 47 Abs. 2 BauO Bln eingehalten werden könnte.

Senat

Ergebnis des Prüfschritts D:

Unter Berücksichtigung der Prüfschritte A und B zu den Abstandsflächen ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- Alle 4 Fassaden von Turm 6 (MK 6) halten die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht ein.
- MK 6:
  - In den Testräumen an der Nordwest-Fassade, der Südost-Fassade und der südlichen Gebäudeecke von Turm 6 hat das Gutachten die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung dargestellt. Es können gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.
  - In einem Testraum (Raum 6) an der Nordost-Fassade unter dem Fassadenvorsprung konnte das Gutachten die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung nur für geringe Raumtiefen und damit nur eingeschränkt darstellen. Es können nicht uneingeschränkt gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.

Unter Berücksichtigung der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 werden die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten.
- MK 6:
  - Die Ausführungen unter Berücksichtigung der Abstandsflächen gelten auch hier.
- MK 7:
  - In den Testräumen an der Nordfassade (außer den ersten beiden Geschossen über dem Sockel), der Ost- und der West-Fassade von Turm 7 geht das Gutachten von der Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung aus. Es können gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.
  - In den Testräumen an der Nord-Fassade in den beiden unteren Geschossen über dem Sockel konnte das Gutachten die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung nur für geringe Raumtiefen und damit nur eingeschränkt darstellen. Es können nicht uneingeschränkt gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.

3.5.7 Prüfschritt E - Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung

Zur Konfliktbewältigung gibt das Büro des Gutachtenden die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

Dieser Empfehlung wird entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) folgende tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke

Senstadt

Damit werden auch für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der Festsetzung. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Ergebnis des Prüfschritts E:

Zur Regelung wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 1.8:

Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.

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

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenrichtlinie ASR A3.4 gegeben ist. Es wurde mithin hier – anders als für die Nachbarbebauung (vgl. unten ab Kapitel A III 3.5.3 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“) – nicht geprüft, ob § 47 Abs. 2 BauO Bln eingehalten werden kann. Die Prüfung war dort – bei der Nachbarbebauung – erforderlich, weil Festsetzungen im Bebauungsplan nur für das Plangebiet getroffen werden können und nicht für die umliegende Nachbarschaft; es galt daher dort, schon in diesem Bebauungsplanverfahren einen Nachweis der Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse zu führen. Da hier für das Plangebiet im Bebauungsplan selbst Regelungen getroffen werden können und nur eine ausnahmsweise Zulässigkeit bestimmter Nutzungen festgesetzt wird, konnte die Prüfung der Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse zulässigerweise in das Baugenehmigungsverfahren verlagert werden.

3.5.7.1 Weitere in die Abwägung einzustellende Rechtsgüter

Im Rahmen der Abwägung zur Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen ist der Nachweis zu erbringen, dass weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Dabei sind alle Rechtsgüter, die durch das Abstandsflächenrecht geschützt werden, zu betrachten. Der Schwerpunkt liegt auf der Überprüfung der Besonnung und Belichtung, die bereits erfolgt ist. Belüftung und Sozialabstand sind weitere Rechtsgüter, die in die Abwägung einzustellen sind.

Besonnung

Das Ergebnis ist im Kapitel A III 3.5.1.4 „Prüfschritt C - Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse“ dargestellt.

Belichtung

Das Ergebnis ist im Kapitel A III 3.5.1.5 „Prüfschritt D - Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse“ dargestellt.

Senat

Belüftung

Zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen gehört auch eine ausreichende Belüftung der Räume. Die Belüftung kann durch eine besonders enge Stellung von Gebäuden beeinträchtigt werden, insbesondere, wenn geschlossene Hofsituationen gebildet werden, die eine Luftzufuhr/ -bewegung verhindern. Solche Situationen werden im Zusammenhang mit den Abstandsflächenunterschreitungen im Plangebiet nicht geschaffen. Die beiden freistehenden Türme überlappen sich nicht, sie stehen (gemeinsam mit den im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) festzusetzenden Türmen) in einer lockeren Reihe in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Bei einer überwiegenden Westwindlage wird vom Westpark kommend den Gebäuden Frischluft zugeführt, die um die freistehenden Gebäude herumfließen kann. Das Windgutachten hat ergeben, dass es durch die Höhe der Gebäude eher zur Windzunahme kommen wird.

Auch auf der Ebene des Sockels ist die Belüftung gut. Nach Westen und Süden steht das Gebäude frei, nach Norden und Osten sind ausreichende Luftschneisen vorhanden, um die Frischluftzufuhr zu gewährleisten.

Sozialabstand

Abstandsflächen haben grundsätzlich auch eine nachbarschützende Wirkung. Sie sollen dazu beitragen, den sozialen Frieden zwischen den Nachbar*innen zu wahren.

Im Plangebiet ist (bis auf Betriebswohnungen) kein Wohnen zulässig, d.h. hier sollen, neben dem Nutzungsmix in den unteren Geschossen, vor allem Büros entstehen. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer Büronutzung eine untergeordnete Rolle, da sich die Nutzenden nur temporär in den Gebäuden aufhalten werden.

Dazu kommt, dass die Hochhäuser zwar weite Schatten werfen und von daher speziell im Besonnungs- und Belichtungsbereich Probleme aufwerfen, der Abstand zwischen den einzeln stehenden Türmen aber so groß ist, dass hier unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzung keine Konflikte in Bezug auf den Sozialabstand zu erwarten sind.

3.5.7.2 Fiktive Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke

Bauordnungsrechtlich müssen Abstandsflächen grundsätzlich auf dem Grundstück selbst liegen (§ 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln). Fallen Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke, bedarf es einer besonderen Betrachtung.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Es werden ausdrückliche Festsetzungen getroffen, aus denen sich geringere Abstandsflächen ergeben, d.h. es fallen keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke (vgl. Kapitel „Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“). Die Abstandsflächenüberschreitungen, die sich bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben, sind daher fiktiv.

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden Abstandsflächen auf folgende Nachbargrundstücke (ohne öffentliche Grünfläche) fallen: STATION Berlin im Norden, Deutsches Technikmuseum im Osten und Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI- 140caa) im Westen. Diese – aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen - fiktiven Abstandsflächenüberschreitungen fallen aber auf keine Nachbargebäude, sondern lediglich auf unbebaute Grundstücksflächen.

3.5.7.3 Voraussetzungen für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen

Für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist zum einen eine umfassende Abwägung erforderlich und zum anderen eine

Zustimmung der Nachbar*innen zur Lage von fiktiven Regel-Abstandsflächen auf dem jeweiligen Nachbargrundstück bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln als wichtiger Abwägungsbaustein anzustreben, auch wenn sie nicht erforderlich ist.

Im Rahmen der Abwägung wird zunächst die städtebauliche Bedeutung von Turm 6 (MK 6) dargestellt und danach, in den anschließenden Kapiteln A III 3.5.3 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“ und A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“ eine Abwägung der Nachbarbelange der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums durchgeführt. Daran schließt in Kapitel A III 3.5.5 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa)“ die Bewertung der Lage von fiktiven Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf dem Grundstück im Plangebiet des VI-140caa (Urbane Mitte Nord) an.

Gegenstand der Abwägung sind insbesondere die Belange der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Nachbar*innen untereinander, die Auswirkungen auf die Bestandsnutzung und berechtigte Entwicklungsmöglichkeiten des/r Nachbar*in sowie die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts.

3.5.8 Städtebauliche Begründung für Turm 6 (MK 6)

Städtebaulicher Wettbewerb

Die Festsetzung des maximal 49 m hohen Turms 6 (MK 6) entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs zur 'Urbanen Mitte', der 2015 von der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ in Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und dem Senat Berlin ausgelobt wurde. Sieger des Wettbewerbs ist das Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst (O&O).

Ortner & Ortner begründen die Höhenentwicklung des Quartiers 'Urbane Mitte' und insbesondere die Höhe von Turm 6 folgendermaßen:

Die nördlichen Baufelder MK 1 bis MK 5 werden durch 49 m bis 90 m hohe Gebäude charakterisiert. Das südliche Gebäudeensemble der Baufelder MK 6 und MK 7, leicht abgelegen vom Hotspot des Verkehrsknotenpunktes, bildet ein Paar mit Gebäudehöhen von 49 m und 25 m. Turm 6 (MK 6) vermittelt durch seine markante Stellung und Höhe vom dichteren nördlichen Teil des Areals über den südlichsten Baustein in MK 7 hin zum Stellwerk am Eingang zum Ostpark. Diese Höhenstaffelung und Vermittlung ist in Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entwickelt worden.

3.5.9 Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin

3.5.9.1 Betroffener Bereich

Von der fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln wären zwei Bereiche mit einer Größe von ca. 65 m² und 45 m², zusammen ca. 110 m², im Süden des Grundstücks der STATION Berlin betroffen (vgl. Anlage 1 Abstandsflächenpläne).

3.5.9.2 Planungsrecht und planerische Ausgangssituation

Geltendes Planungsrecht

Die durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln betroffenen Bereiche auf dem Grundstück der STATION Berlin sind planungsrechtlich folgendermaßen einzuordnen:

Baunutzungsplan Berlin

Der Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (BO 58) als qualifizierter Bebauungsplan im

Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB weist die betroffene Grundstücksfläche als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3 aus. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosszahl von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,3 und einer Baumassenzahl von 6,0. In der Baustufe V/3 ist eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Baumassenzahl von 7,2 zulässig, wenn nur Gebäude errichtet werden, die Wohnungen nicht enthalten; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal bleiben außer Betracht.

Dieser potenzielle Nutzungsrahmen wird durch den bestehenden Denkmalschutz eingeschränkt.

Zulässigkeit von Vorhaben

Die betroffene Grundstücksfläche liegt damit im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Die Zulässigkeit von Vorhaben wird nach § 30 BauGB beurteilt.

Bebauungsplan VI-140cb

Das Grundstück der STATION Berlin liegt außerdem im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cb (Ehemaliger Postbahnhof), der sich in Aufstellung befindet. Der Bebauungsplan VI-140c ist im Juni 2010 durch die Teilung des Rahmen-Bebauungsplans VI-140 für das gesamte Gleisdreieck entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140c wurde nicht weitergeführt. Im Mai 2015 wurde der Bebauungsplan VI-140c erneut geteilt, um das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) weiterzuführen. Das Verfahren für den Bebauungsplans VI-140cb ruht weiterhin.

Planerische Ausgangssituation

Flächennutzungsplan Berlin

Das Grundstück der STATION Berlin ist im Flächennutzungsplan Berlin - wie das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ - als gemischte Baufläche dargestellt.

3.5.9.3 Bestand

Das Grundstück Luckenwalder Straße 4-6 ist derzeit mit acht ein- bis zweigeschossigen hallenartigen Gebäuden bebaut. An der Luckenwalder Straße 4-6 befinden sich außerdem zwei Gebäude/ Vorderhäuser sowie ein eingeschossiges „Pförtnerhaus“.

Die Gebäude (mit Ausnahme der Bebauung an der Luckenwalder Straße) sowie der Gesamtkomplex stehen unter Denkmalschutz. Die Gebäude auf dem Grundstück werden derzeit gewerblich genutzt. Unter dem Namen STATION Berlin ist ein Veranstaltungsort für Messen, Tagungen und Events entstanden.

Die durch die Abstandsflächenüberschreitung betroffenen Grundstücksflächen liegen am südlichen Rand des Grundstücks, auf dem Vorplatz von Halle 8 (STATION Berlin), der zum einen für die Anlieferung und zum anderen als Außenraum bei Veranstaltungen in der Halle 8 genutzt wird. Genehmigt ist hier ein Veranstaltungsbetrieb. Eine Wohnnutzung ist planungsrechtlich nicht zulässig und tatsächlich auch nicht vorhanden.

Senstadt

3.5.9.4 Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten der STATION Berlin

Seit Januar 2021 finden im Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit der Grundstückseigentümerin Gespräche zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers des ehemaligen Postbahnhofs statt.

Ziel seitens der Eigentümerin Cresco Station S.à r.l. (Cresco Station) ist, das historische und denkmalgeschützte Ensemble des ehemaligen Postbahnhofs zu öffnen und hinsichtlich vielfältiger Nutzungen für die Öffentlichkeit zugänglich und erlebbar zu machen. Verbindungen und Zugänge zum Park am Gleisdreieck, zum Quartier der ‚Urbanen Mitte‘, zum Deutschen Technikmuseum sowie eine Vernetzung der Umgebung sollen geschaffen werden. Die Konzeptentwicklung (Stand 12/2021) für die STATION Berlin sieht zum einen die Wiederherstellung einer attraktiven Eingangssituation vor, indem die Vorderhäuser an der Luckenwalder Straße als Eingang neu errichtet werden. Zum anderen sind kleinteilige Baumassen mit einer Nutzungsmischung aus Versammlungsstätte einschließlich gastronomischer Einrichtungen, Einzelhandel und Büros vorgesehen.

Im Süden des Areals ist ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss, das sogenannte Belvedere, über der vorhandenen Halle 8 seitens der Eigentümerin Cresco Station geplant. Außerdem soll an der Halle 7.1 ein fünfgeschossiger Neubau LZ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als Privatstraße der Nachbarin (Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘) geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des Grundstücks entstehen.

Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt. Das geplante Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Cresco Station hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt.

Der geplante Neubau über der Halle 8 und der die heutige Lüftungszentrale (Halle 7.1) ersetzende Neubau sind bei der Bewertung der Auswirkungen einer Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu berücksichtigen.

3.5.9.5 Auswirkungen einer Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts

Für die Abwägung und die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln werden zunächst die Auswirkungen der Verlagerung von Abstandsflächen auf das Nachbargrundstück ermittelt und bewertet, die sich unter Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden. Zu den Rechtsgütern des Abstandsflächenrechts gehören eine ausreichende Besonnung und Belichtung, Belüftung und die Berücksichtigung eines Sozialabstands. Die Rechtsgüter beziehen sich auf eine vorhandene oder geplante Bebauung.

Für den Veranstaltungsort STATION Berlin wurde geprüft, inwiefern die Verlagerung von Abstandsflächen auf dieses Nachbargrundstück zu einer Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse führen kann. Genehmigt ist hier ein Veranstaltungsbetrieb. Eine Wohnnutzung ist planungsrechtlich nicht zulässig und tatsächlich auch nicht vorhanden. Untersucht wurde die ausreichende Tagesbelichtung relevanter Räume. Außerdem werden eine ausreichende Belüftung und der Sozialabstand bewertet.

Ausreichende Tagesbelichtung

Die Anforderungen an eine ausreichende Belichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Bei ausreichender Tagesbelichtung ist von gesunden Arbeitsverhältnissen auszugehen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die

Norm DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. Sie hat empfehlenden Charakter und stellt auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln dar.

In Kapitel A III 3.5.1.5 „Prüfschritt D - Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse“ wird dargestellt, unter welchen Bedingungen ein Raum mit vertikalen oder geneigten Fenstern gemäß DIN EN 17037 als ausreichend mit Tageslicht versorgt gilt. Die Empfehlungsstufen sind in „gering“, „mittel“ und „hoch“ eingeteilt.

Ein umfassender Belichtungsnachweis kann hier noch nicht erfolgen, insofern als für den erteilten Vorbescheid eine Planung mit Stand der Leistungsphase 2 (Vorplanung) der HOAI ausreicht. Die für die Berechnung des Tageslichtquotienten erforderlichen genauen Angaben zu den Grundrissen, Schnitten und Fenstergrößen liegen in diesem Planungsstadium noch nicht vor, sondern erst zum Zeitpunkt eines Bauantrags. Um dennoch dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung[14] wird auch untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung möglicher Aufenthalts- und Arbeitsräume gemäß DIN EN 17037 in einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Relevant sind die Räume an den Fassaden der STATION Berlin, die von einer Verschattung von Turm 6 betroffen sind. Berücksichtigt werden sowohl die Bestandsbebauung als auch die geplanten baulichen Erweiterungen (Stand 12/2021).

Halle 8 als betroffene Bestandsbebauung:
Die Halle 8 wird als Veranstaltungsstätte (Messen, Kongresse, Konferenzen usw.) genutzt und gilt bauordnungsrechtlich als Versammlungsstätte. Für Versammlungsstätten gibt es keine Normen bezüglich einer empfohlenen Mindesttagesbelichtung. Über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht kann die Halle für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden. Die Nutzungsmöglichkeit wird durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht eingeschränkt, auch wenn der Tageslichtanteil durch die geplanten Bauten reduziert wird.

Geplante Erweiterungsbauten:
In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung werden folgende Neubauten hinsichtlich der Auswirkungen von Turm 6 auf die Tagesbelichtung geprüft:

a) zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss, das sogenannte „Belvedere“, über der vorhandenen Halle 8
b) fünfgeschossiger Neubau „LZ“ anstelle der heutigen Lüftungszentrale

Die Ergänzungsbauten sollen als Büros, für Gastronomie, Einzelhandel und z.T. auch als Versammlungsstätte genutzt werden, also gewerblich.

a) Belichtung des „Brückenbauwerks“ über der Halle 8

Am geplanten Brückenbauwerk wurde für einen Musterraum an der Südfassade die Belichtungssituation simuliert. Angenommen wurde eine große Raumtiefe von 8,75 m. Ohne die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ werden die Tageslichtwerte der Empfehlungsstufe „gering“ erreicht, mit Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ kann die Empfehlungsstufe „gering“ nur bei einer üblichen Raumtiefe bis 6 m erreicht werden. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden hier aus Sicht des Plangebers gleichwohl sichergestellt, indem die Anforderungen der Bauordnung Berlin für die Rohbauöffnungen und die technischen Regeln

[14] Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

für Arbeitsstätten eingehalten werden können. In § 47 Abs. 2 BauO Bln wird ein Rohbaumaß der Fenster von mindestens einem Achtel der Netto-Grundfläche des Raumes verlangt. In der Arbeitsstättenrichtlinie ASR A3.4 „Beleuchtung“ wird unter 4.1 „Ausreichendes Tageslicht“ ebenfalls ein Rohbaumaß von 1:8 verlangt. Nach den aktuell vorliegenden Plänen für die STATION Berlin können mit einem Rohbaumaß der Fenster im Verhältnis von 1:6,4, d.h. einer Fensteröffnung von ca. einem Sechstel der Netto-Grundfläche des Raumes, diese Anforderungen erfüllt werden.

b) Belichtung des Neubaus „LZ“ (Halle 7.1)

Am geplanten Neubau „LZ“ wurde für Musterräume an der Süd- und der Ostfassade die Belichtungssituation simuliert. An der Südfassade werden sowohl ohne als auch mit Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Tageslichtwerte der Empfehlungsstufe „hoch“ erreicht, an der Ostfassade wird die Empfehlungsstufe „gering“ erreicht.

Bewertung

Zusammengefasst können auch bei einer Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘

- die Halle 8 über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden,
- für das geplante Brückenbauwerk über der Halle 8 sowie für den Neubau „LZ“ eine ausreichende Tagesbelichtung oder ausreichende Rohbauöffnungen und damit gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Anhand plausibler Musterräume wurde also gutachterlich bestätigt, dass ein Belichtungsnachweis gemäß DIN EN 17037 grundsätzlich erbracht oder die Anforderungen der Bauordnung / Arbeitsstättenrichtlinie grundsätzlich erfüllt werden können. Eine umfassende Prüfung zur Erfüllung der Empfehlungen zur Tagesbelichtung kann erst im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Sollten entgegen des Ergebnisses des Gutachtenden für vereinzelte Räume die Empfehlungen für eine ausreichende Tagesbelichtung oder ausreichende Rohbauöffnungen nicht erreicht werden, können über eine ergänzende Beleuchtung mit Kunstlicht und anderen Maßnahmen gesunde Arbeitsverhältnisse geschaffen werden.
ASR A3.4 „Beleuchtung“: Dabei sind auch die Technischen Regeln für Arbeitsstätten zum Thema Beleuchtung (ASR A3.4), Ausgabe April 2011, zuletzt geändert GMBI 2022, S. 248 zu beachten. Diese ASR findet Anwendung auf die natürliche und künstliche Beleuchtung von Arbeitsstätten in Gebäuden und fliegenden Bauten oder im Freien, soweit dem betriebstechnische Gründe nicht entgegenstehen, z.B. in Räumen mit Fotolaboren und in Gasträumen. Gemäß ASR müssen die Arbeitsstätten möglichst ausreichend Tageslicht erhalten. Eine Beleuchtung mit Tageslicht ist der Beleuchtung mit ausschließlich künstlichem Licht vorzuziehen. Wenn die Forderung nach ausreichendem Tageslicht in bestehenden Arbeitsstätten oder auf Grund spezifischer betriebstechnischer Anforderungen nicht einzuhalten ist, sind im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung andere Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes erforderlich. Eine andere Maßnahme besteht z.B. in der Einrichtung und Nutzung von Pausenräumen mit hohem Tageslichteinfall in Verbindung mit einer geeigneten Pausengestaltung.

Ausreichende Belüftung

Der Sockelbau nähert sich der Grundstücksgrenze nur mit der nordwestlichen Gebäudeecke bis auf ca. 6,5 m an, der darüber aufragenden Turm 6 (MK 6) bis auf ca. 3,9 m an. Der Abstand zwischen der Halle 8 der STATION Berlin und dem Sockel bzw. Turm 6 (MK 6) beträgt mindestens 15,8 m. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei der Halle 8 (STATION) um kein mehrgeschossiges Gebäude, sondern um eine eingeschossige Halle handelt.

Senatsentwurf

Die Gebäude werden also mindestens 15,8 m voneinander entfernt stehen. Durch die Achse der Trebbiner Straße, den westlich angrenzenden geplanten Freiflächen sowie dem Park am Gleisdreieck ist eine ausreichende Belüftung gegeben.

Sozialabstand

Auf dem Grundstück der 'Urbanen Mitte Süd' wird eine Büronutzung dominieren, d.h. vor allem eine temporäre Nutzung am Tag. Die Halle 8 der STATION Berlin ist eine Veranstaltungshalle und weist im Bestand keine Büroräume auf. Zum einen wird für die Veranstaltungen auf- und abgebaut, zum anderen halten sich hier bei Veranstaltungen temporär Teilnehmende und Besuchende auf. Auf beiden Grundstücken kann eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer gewerblichen Nutzung eine untergeordnete Rolle. Bei einem Abstand von mindestens 15,8 m zwischen den Gebäuden sind die Belange gewahrt.

Wertminderung des Grundstücks

Durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden weder die Bestandsnutzung noch die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin eingeschränkt werden. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

In der Gesamtbetrachtung kommt es zu keiner erkennbaren Wertminderung des Nachbargrundstücks.

3.5.9.6 Nachbarschaftliches Verhältnis

Nachbarschaftsvereinbarung | Zustimmung des Nachbarn

Am 23.04.2018 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der STATION Grundbesitz Gesellschaft geschlossen, in der die STATION Berlin u.a. der Lage von Abstandsflächen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück zugestimmt hat (vgl. Kapitel A III 3.16.3 „Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“).

Hinweis: Bei beiden Vertragspartnerinnen hat eine Umfirmierung bzw. ein Eigentümerwechsel stattgefunden. Die Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG firmiert seit Dezember 2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l. Die STATION Berlin befindet sich im Eigentum der Cresco Station S.à r.l. Die Cresco Station S.à.r.l. ist als Rechtsnachfolgerin der STATION Grundbesitz Gesellschaft in die Nachbarschaftsvereinbarung vom 23.04.2018 eingetreten.

3.5.9.7 Abwägungsergebnis zur Verkürzung der Abstandsflächen

Die Belange der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Eigentümerin der STATION Berlin sowie öffentliche Belange wurden gegeneinander abgewogen. Es ist im öffentlichen Interesse, an diesem Standort ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter, das neue Teilquartier ‚Urbane Mitte Süd‘, städtebaulich zu entwickeln und dazu das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs umzusetzen. Ein wichtiges Element des städtebaulichen Konzepts ist auch der Bau von Turm 6 (MK 6), der bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin werfen würde.

Die Bewertung einer fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln hat gezeigt, dass weder die Bestandsnutzung noch eine Entwicklung der STATION Berlin eingeschränkt werden. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung potenzieller gesunder Arbeitsverhältnisse.

Senstadt

Wie schon im Kapitel „Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“ auf S. 170 ausgeführt, ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Ergeben sich aus den ausdrücklichen Festsetzungen geringere Abstandsflächen, fallen keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke. Dadurch ist auch keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

Die Abwägung lässt keine Gründe erkennen, die gegen die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen sprechen würden. Das Abwägungsergebnis wird durch die Zustimmung der Nachbarin, der STATION Berlin, zur Lage von fiktiven Abstandsflächen auf dem Grundstück der STATION Berlin bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln gestützt.

3.5.10 Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums

3.5.10.1 Betroffener Bereich

Von der fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln wäre ein ca. 280 m^2 großer Bereich im Südwesten des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums (DTM) betroffen (vgl. Anlage 1 Abstandsflächenpläne). Das Grundstück des DTM gehört zum Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin und wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement verwaltet.

3.5.10.2 Planungsrecht und planerische Ausgangssituation

Geltendes Planungsrecht

Der durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln betroffene Bereich auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums ist planungsrechtlich folgendermaßen einzuordnen:

Baunutzungsplan Berlin

Der Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (BO 58) als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 31 Abs. 1 BauGB weist das südliche Museumsgrundstück mit den Lokschuppen als Bahnfläche aus. Diese Ausweisung ist nicht übergeleitet und von daher heute nicht rechtsverbindlich.

Zulässigkeit von Vorhaben

Die betroffene Grundstücksfläche liegt im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Hier sind nur wenige privilegierte Nutzungen zulässig. Eine Neubebauung zu Museumszwecken gehört gemäß § 35 Abs. 1 BauGB nicht dazu. Dazu wäre die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Bebauungsplan VI-140d

Das Museumsgrundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140d, der sich in Aufstellung befindet. Er ist im Juni 2010 durch die Teilung des Rahmenbebauungsplans VI-140 für das gesamte Gleisdreieck entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140d ruht seitdem. Im Bebauungsplan VI-140 wurde hier eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung 'Deutsches Technikmuseum' vorgesehen. Die Festsetzung eines Nutzungsmaßes oder der überbaubaren Flächen innerhalb der Gemeinbedarfsfläche waren zum Zeitpunkt der Teilung kein Bestandteil des Bebauungsplanentwurfs.

Die Tatsache, dass das Bebauungsplanverfahren VI-140d ruht, spricht dafür, dass zurzeit keine Entwicklungsabsichten des Technikmuseums bestehen, die nicht nach § 34 BauGB ge-

SenStadt

nehmigungsfähig wären. Im Außenbereich ist entsprechend keine bauliche Entwicklung vorgesehen. Auch auf eine diesbezügliche Anfrage beim Museum wurden keine Entwicklungsabsichten in diesem Bereich benannt.

Planerische Ausgangssituation

Flächennutzungsplan Berlin

Das Museumsgrundstück ist im Flächennutzungsplan Berlin überwiegend als Gemeinbedarfsstandort „Kultur“ dargestellt. Darin drücken sich zum einen die Sicherung des Bestands und zum anderen die langfristige Zielsetzung zur Nutzung der Liegenschaft aus.

3.5.10.3 Bestand

Die Grundstücksfläche, auf die die fiktiven Abstandsflächen von Turm 6 fallen, liegt am Rand des sogenannten Museumsparks und ist Teil einer größeren zusammenhängenden Grünfläche mit geschlossenem dichtem waldartigem Gehölzbestand, der sich bis in den Ostpark des Parks am Gleisdreieck hinein erstreckt. Der betroffene Grundstücksteil weist zurzeit durch seinen dichten Gehölzbestand für die Museumsfunktion und/oder für Museumsbesuchende keine Nutzungsmöglichkeiten auf.

3.5.10.4 Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten des Deutschen Technikmuseums

Bekannt sind bauliche Erweiterungsabsichten im nördlichen (verkehrlich erschlossenen) Bereich des Museumsgrundstücks. Hier ist ein neues Eingangsgebäude geplant. Auch eine bauliche Entwicklung entlang der Ladestraße ist Bestandteil zukünftiger Planungen.

Für den südlichen Bereich sieht das Entwicklungskonzept den Erhalt des Museumsparks vor, in dem die vorhandenen denkmalgeschützten Gebäude eingebettet sind und präsentiert werden. Auch auf eine diesbezügliche Anfrage beim Deutschen Technikmuseum wurden keine Entwicklungsabsichten in diesem Bereich benannt, insbesondere nicht in der unerschlossenen Randlage des von den fiktiven Abstandsflächen betroffenen Grundstücksteils. Das wäre auch nur bei einem Eingriff in den vorhandenen Gehölzbestand möglich. Auch für den südlichen Lokschuppen sind keine Entwicklungsabsichten bekannt.

Denkmalschutz

Eingeschränkt werden die Entwicklungsmöglichkeiten auch durch den Denkmalschutz. Die in den Museumspark eingebetteten Lokschuppen stehen sowohl als Baudenkmäler als auch als Gesamtensemble unter Denkmalschutz.

3.5.10.5 Verschattungsdauer

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°.

Der Schatten von Turm 6 fällt temporär auf den südlichen Lokschuppen und Teile des Museumsparks. Relevant ist hier der südliche Lokschuppen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt.

Die Dauer der Verschattung des Lokschuppens ist folgender Tabelle zu entnehmen:

	Von	Bis
21. März	ca. 15.30 Uhr	17.39 Uhr (Sonnenhöhe >= 6°
21. Juni	ca. 16.30 Uhr	ca. 19.00 Uhr
21. Dezember	ca. 14.30 Uhr	14.55 Uhr (Sonnenhöhe < 6°)

Senat

Die Verschattung des Lokschuppens ist je nach Jahreszeit auf temporäre Zeiträume am Nachmittag beschränkt. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen.

3.5.10.6 Auswirkungen einer Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts

Für die Abwägung und die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln werden zunächst die Auswirkungen der Verlagerung von Abstandsflächen auf das Nachbargrundstück ermittelt und bewertet, die sich unter Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden. Zu den Rechtsgütern des Abstandsflächenrechts gehören eine ausreichende Besonnung und Belichtung, Belüftung und die Berücksichtigung eines Sozialabstands. Die Rechtsgüter beziehen sich auf eine vorhandene oder geplante Bebauung.

Für das Deutsche Technikmuseum wurde geprüft, inwiefern die Verlagerung von Abstandsflächen auf dieses Nachbargrundstück zu einer Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse führen könnte. Für die Beurteilung ist der südliche Lokschuppen relevant.

Ausreichende Tagesbelichtung

Bei ausreichender Tagesbelichtung ist von gesunden Arbeitsverhältnissen auszugehen. Im Kapitel „Ausreichende Tagesbelichtung“ werden die Anforderungen an eine aus- reichende Tagesbelichtung dargestellt. Um dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird auch untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung möglicher Aufenthalts- und Arbeitsräume gemäß DIN EN 17037 in einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Relevant ist der südliche Lokschuppen im Museumspark, da er temporär von Turm 6 verschattet wird. Berücksichtigt wird sowohl die Bestandsnutzung als auch eine potenzielle Umnutzung des Gebäudes.

Bestandsnutzung des Lokschuppens:

In den beiden historischen Lokschuppen von 1874 präsentiert das Museum auf 6.000 m^2 150 Jahre deutscher Eisenbahngeschichte. Die Lokschuppen mit ihren jeweils im Freien davorliegenden Drehscheiben stellen somit die größten Ausstellungsstücke dar. Der südliche Lokschuppen ist damit gleichzeitig Ausstellungsstück und -raum.

Für eine Museumsnutzung gibt es keine Normen bezüglich einer empfohlenen Mindesttagesbelichtung. Über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht kann der Raum im Lokschuppen für die Museumsnutzung ausreichend belichtet werden.

Für die Simulation in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurden im Lokschuppen zwei Testräume mit einer W- und einer SW-Ausrichtung gewählt. Bei beiden Räumen wird im Bestand bei Untersuchung der Belichtungssituation die Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 nicht erreicht. Bei Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘, bzw. beim Bau von Turm 6 wird die Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 ebenfalls nicht erreicht. Die Tagesbelichtung verschlechtert sich nur unwesentlich. Die Nutzungsmöglichkeit wird durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht eingeschränkt.

Umnutzungsmöglichkeit des Lokschuppens:

Der Lokschuppen ist als erhaltenes Bauteil des ehemaligen Anhalter Bahnhofs ein wichtiges Ausstellungsstück des Technikmuseums und gleichzeitig Ausstellungsraum. Ein Konzept für

Senstadt

eine Nutzungsänderung ist nicht bekannt. Der Grundriss zeigt außerdem, dass eine Umnutzung in Wohn- oder Gewerbenutzung, beispielsweise für Büros (z.B. für die Museumsverwaltung) aufgrund der großen Raumtiefen und der Stützenstellungen an der Westseite fraglich ist.

Da es sich bei den Räumen des DTM nach Wissen des Gutachtenden nicht um Aufenthaltsräume handelt, kommen die Tageslichtnormen nicht zu Anwendung. Im Falle einer eventuellen Umnutzung müsste für Aufenthaltsräume im Hinblick auf natürliches Licht optimiert werden.

Bewertung

Zusammengefasst hat der Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bzw. insbesondere die Realisierung von Turm 6 nur unwesentliche Auswirkungen auf die Bestandsnutzung. Eine Umnutzung der Räumlichkeiten ist eher unwahrscheinlich, insofern als die Gebäude unter Denkmalschutz stehen und sich im Außenbereich befinden, in dem gemäß § 35 BauGB nur privilegierte Vorhaben genehmigungsfähig sind; eine Neubebauung zu Museumszwecken gehört nicht dazu. Sollte ein Belichtungsnachweis erforderlich werden, so kann im Baugenehmigungsverfahren eine umfassende Prüfung erfolgen. Sollten bei einer Umnutzung die Empfehlungen für eine ausreichende Tagesbelichtung nicht erreicht werden, können über eine ergänzende Beleuchtung mit Kunstlicht und anderen Maßnahmen gesunde Arbeitsverhältnisse geschaffen werden.

Dabei sind auch die Technischen Regeln für Arbeitsstätten zum Thema Beleuchtung (ASR A3.4) zu beachten.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist auch zu berücksichtigen, dass der Grundstücksteil am Nachmittag verschattet wird und das Technikmuseum von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr und am Wochenende um 18.00 Uhr schließt.

Ausreichende Belüftung

Der Sockelbau mit dem darüber aufragenden Turm 6 (MK 6) steht 4 m von der Grundstücksgrenze entfernt. Insgesamt beträgt der Mindestabstand zwischen Turm 6 und dem südlichen Lokschuppen ca. 50 m. Durch den großen Abstand ist eine ausreichende Belüftung gegeben.

Sozialabstand

Auf dem Grundstück der 'Urbanen Mitte Süd' wird eine Büronutzung dominieren. Der südliche Lokschuppen wird für Ausstellungszwecke genutzt und könnte theoretisch auch für Verwaltungszwecke genutzt werden. Auf beiden Grundstücken kann eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden. Es wird sich vor allem um temporäre Nutzungen am Tag handeln. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer gewerblichen Nutzung eine untergeordnete Rolle. Bei einem Abstand von ca. 50 m zwischen den Gebäuden sind die Belange gewahrt.

Wertminderung des Grundstücks

Durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde die Bestandsnutzung nicht eingeschränkt werden; eine zukünftige Umnutzung des südlichen Lokschuppens erscheint aufgrund baulicher Gegebenheiten, Denkmalschutz und Lage im Außenbereich als sehr unwahrscheinlich. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse. Aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

In der Gesamtbetrachtung kommt es zu keiner erkennbaren Wertminderung des Nachbargrundstücks.

Senstadt

3.5.10.7 Nachbarschaftliches Verhältnis

Nachbarschaftsvereinbarung | Zustimmung des Nachbarn

Am 15.07.2019 wurde die „Nachbarschaftsvereinbarung Trebbiner Straße“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und dem Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH geschlossen. Die Nachbarschaftsvereinbarung beinhaltet vor allem die Regelungen zum Anschluss des Projektgebiets der 'Urbanen Mitte' an die öffentliche Trebbiner Straße. Dazu ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht über das landeseigene Grundstück erforderlich. Die Planung zum Bau der verlängerten Trebbiner Straße (privat) und der Gestaltung der Schnittstelle entlang des Museumsgrundstücks wurde in der ersten Jahreshälfte 2018 unter umfassender Beteiligung von Vertretern des Deutschen Technikmuseums erstellt. Die Forderungen des Technikmuseums und der BIM Berliner Immobilienmanagement wurden alle erfüllt und sind in den Vertrag aufgenommen worden.

Bestandteil dieser Nachbarschaftsvereinbarung ist auch die Zustimmung des Landes Berlin zur Lage von fiktiven Abstandsflächen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück (vgl. Kapitel A III 3.16.2 „Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“).

Hinweis: Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit 12/2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l.

3.5.10.8 Abwägungsergebnis zur Verkürzung der Abstandsflächen

Die Belange der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ und des Deutschen Technikmuseums sowie öffentliche Belange wurden gegeneinander abgewogen. Es ist im öffentlichen Interesse, an diesem Standort ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter, das neue Teilquartier ‚Urbane Mitte Süd‘, städtebaulich zu entwickeln und dazu das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs umzusetzen. Ein wichtiges Element des städtebaulichen Konzepts ist auch der Bau von Turm 6, der bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Abstandsflächen auf das Museumsgrundstück werfen würde.

Die Bewertung einer fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln hat gezeigt, dass weder die Bestandsnutzung noch eine Umnutzungsmöglichkeit des Lokschuppens eingeschränkt werden. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung potenzieller gesunder Arbeitsverhältnisse.

Wie schon im Kapitel „Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“ auf S. 170 ausgeführt, ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Daraus ergeben sich geringere Abstandsflächen, so dass keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke fallen. Damit ist auch keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

Die Abwägung lässt keine Gründe erkennen, die gegen ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen sprechen würden. Das Abwägungsergebnis wird durch die Zustimmung des Nachbarn (des Landes Berlin, vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement in Abstimmung mit dem Deutschen Technikmuseum) zur Lage von fiktiven Abstandsflächen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums gestützt.

Senstadt

3.5.11 Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa)

Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) liegen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln außerdem fiktive Regel-Abstandsflächen auf dem Grundstück im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Betroffen wäre ein ca. 20 m^2 großer Bereich im Südosten des Grundstücks (vgl. Anlage 1 Abstandsflächenpläne).

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) befindet sich ebenfalls im Eigentum der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. Westlich von der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist keine weitere Bebauung vorgesehen und auch nicht möglich. Hier liegt zum einen der Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn und zum anderen verläuft in N-S-Richtung der Radfernweg. Für eine Bebauung stehen in diesem Bereich keine Flächen zur Verfügung. Es besteht damit kein Erfordernis, hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu prüfen.

Zur eindeutigen rechtlichen Klärung hat die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gestattet, dass Abstandsflächen der Nachbarbebauung auf ihrem Grundstück liegen. Die Gestattungsvereinbarung liegt dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor.

3.5.12 Ausdrückliche Festsetzung

Die Abwägung hat ergeben, dass im Plangebiet trotz geringerer Abstandsflächen gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Die Belange der Nachbar*innen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln von einer Abstandsflächenflächenüberschreitung auf ihrem Grundstück betroffen wären, wurden gesondert abgewogen. Auch hier werden gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Die geringeren Abstandsflächen werden durch die zeichnerische erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit der Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß (Oberkannte über NHN) zulässig. Denn dabei handelt es sich um eine "ausdrückliche Festsetzung" im Sinne von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln. Darin heißt es:

"Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden."

3.6 Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO gelten untergeordnete bauliche Anlagen und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck der in den Baugebieten gelegenen Grundstücke bzw. des Baugebietes selbst dienen, sowie technische Anlagen zur Ver- und Entsorgung des jeweiligen Baugebiets.

Die nicht überbaubaren Flächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sollen als zusammenhängender Stadtraum der ‘Urbanen Mitte’ gestaltet werden und dienen als Aufenthalts-, Kommunikations- und Bewegungsfläche. Aufgrund der angestrebten städtebaulichen Dichte hat diese (private und öffentliche) Nutzung der wenigen Freiflächen Vorrang vor untergeordneten baulichen oder technischen Anlagen. Durch eine ausnahmsweise Zulässigkeit soll geregelt werden, dass erforderliche Nebenanlagen im Einzelfall realisiert werden können, die nicht

SenStadt

überbaubaren Grundstücksflächen aber vor allem nicht baulichen Nutzungen vorbehalten sein sollen. Zu Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zählen auch Grundstückseinfriedungen. Grundstückseinfriedungen, die nicht bereits von der textlichen Festsetzung 4.2 explizit erfasst werden, sind demnach nur ausnahmsweise zulässig und dürfen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Belangen nicht entgegenstehen.

Zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Nebenanlagen auf Flächen über dem S-Bahntunnel ist zusätzlich nachzuweisen, dass die Nebenanlagen einen horizontalen Abstand von 1,0 m zum S-Bahntunnel inklusive Verbau einhalten (vgl. Kapitel A III 3.4.1.3 „Erforderliche Abstände der Neubebauung vom S-Bahntunnel“), die Zugänglichkeit des S-Bahntunnels für die Deutsche Bahn erhalten wird und von den Nebenanlagen keine Auswirkungen auf den S-Bahntunnel zu erwarten sind. Die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels wurde bereits in einem Gutachten nachgewiesen (vgl. Kapitel A III 3.15.1.5 „Nachweis der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels für die geplante Nutzungsüberlagerung“).

Textliche Festsetzung 4.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO

Grundstückseinfriedungen

Bei der Gestaltung der ‘Urbanen Mitte’ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) sind auch öffentliche Belange zu berücksichtigen. So hat das Quartier zum einen eine wichtige Scharnierfunktion zwischen dem West- und Ostpark, zum anderen liegen hier ein U- und (später auch) ein S-Bahnhof mit den entsprechenden Zugängen. Es ist ein städtebauliches Ziel, die unbebauten Flächen in den Plangebieten beider Bebauungspläne als zusammenhängenden offenen Stadtraum zu gestalten und weitgehend für die Allgemeinheit zugänglich zu machen.

Gerade nach einer möglichen Realteilung könnten einzelne Grundstücke durch Zäune abgegrenzt werden, was diesem städtebaulichen Ziel widersprechen würde. Daher sollen Grundstückseinfriedungen innerhalb des Quartiers zwischen den Kerngebieten und im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa ausgeschlossen werden und sind im Übrigen nur ausnahmsweise zulässig. Eine Einfriedung zu Nachbargrundstücken außerhalb der ‘Urbanen Mitte’ ist bei Bedarf zulässig. Zur Gewährleistung der Sicherheitsbelange des Deutschen Technikmuseums ist die Einfriedung entlang dessen Grundstücksgrenze bereits in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und dem Land Berlin geregelt.

Textliche Festsetzung 4.2:

Zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie entlang der Linie zwischen den Punkten a-b-c-d-e sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 BauNVO

3.7 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

In Berlin gibt es keine Stellplatzverordnung, d.h. es gibt keine Verpflichtung zum Nachweis privater Stellplätze. Projektbezogen gibt es in der ‘Urbanen Mitte’ aber durchaus einen Bedarf an Stellplätzen. Bei der Planung zu berücksichtigen sind außerdem die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Ab-

stellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021.

SenStadt

3.7.1 Kerngebiete MK 6 und MK 7

3.7.1.1 Stellplätze

Pkw-Stellplatzbedarf

Im Verkehrsgutachten[15] wird der Pkw-Stellplatzbedarf ermittelt. Die Abschätzung des zukünftigen Stellplatzbedarfs für Pkw basiert auf dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der tageszeitlichen Verteilung des Quell- und Zielverkehrs. Im Allgemeinen werden Kundenstellplätze wesentlich häufiger frequentiert als die Stellplätze für die Beschäftigten. Gemäß Verkehrsgutachten wird der höchste Stellplatzbedarf am späten Vormittag (11-12 Uhr) erreicht.

Im Verkehrsgutachten wird zunächst der Bedarf für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ermittelt und davon anteilig der Bedarf für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgeleitet.

	'Urbane Mitte' gesamt 100% Anzahl Stpl.	Bebauungsplan VI-140cab 20% Anzahl Stpl.
Kunden- und Besucherverkehr	146	29
Beschäftigtenverkehr	427	85
Gesamt	**573**	**114**

Tabelle 38: Bedarf an Pkw-Stellplätzen

Unter Berücksichtigung, dass etwa 20% (Anteil an der gesamten Geschossfläche) des Verkehrs über das südliche Plangebiet erschlossen wird, ergibt sich für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 ein Gesamtbedarf von ca. 115 Pkw-Stellplätzen.

Es ist ein städtebauliches Ziel, die 'Urbane Mitte' zu einem nachhaltigen urbanen Stadtquartier zu entwickeln, hier ist kein Einkaufszentrum geplant. Bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs wird von daher ebenso von einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten ausgegangen, das nicht vorrangig auf eine Pkw-Nutzung ausgerichtet ist. Im Verkehrsgutachten wird ein Stellplatzbedarf von ca. 115 Pkw-Stellplätzen ermittelt, aber ergänzend darauf hingewiesen, warum der Stellplatzbedarf voraussichtlich nicht in dem dargestellten Umfang entstehen wird:

- Durch die Anbindung an den ÖPNV-Knotenpunkt U-Bahnhof „Gleisdreieck“ kann davon ausgegangen werden, dass zukünftig eine (leicht steigende) Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV stattfinden wird. Dieser Umstand ergibt sich insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten Baus der S-Bahnstrecke S 21.
- Aufgrund der dichten, geschlossenen Entwicklung des Geländes bzw. räumlichen Nähe der Nutzungen sowie des geplanten Nutzungsmixes besteht ein hoher Verbundeffekt zwischen den Kerngebieten bzw. Nutzungen. Dieser Effekt wird über dem bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs angesetzten Orientierungswert liegen, der das Nutzungs- und Betriebskonzept nicht (oder nur teilweise) berücksichtigt.
- Die Verknüpfung des ÖPNV-Knotenpunkts mit der ‚Urbanen Mitte‘ (Nord und Süd) auf einem vergleichsweise kompakten Gelände begünstigt einen hohen Anteil an (fußläufigen) Kunden bzw. Besuchendenverkehr, deren Wege ausschließlich innerhalb des Plangebiets verbleiben (Binnenwege). Ein großer Teil der Besucher wird also aus dem ÖPNV generiert. Ähnliche Situationen können am Potsdamer Platz, am Alexanderplatz oder am S-Bahnhof Friedrichstraße beobachtet werden.
- Grundsätzlich wird durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ eine nachhaltige, autoarme Quartiersentwicklung verfolgt. Das bedeutet auch, dass mithilfe des Stellplatzangebots das

^

[15] Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd", Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

Verkehrsaufkommen geregelt bzw. zusätzlicher Pkw-Verkehr reduziert werden kann. Das heißt, dass sich durch eine Kapazitätsbegrenzung auch ein Verdrängungseffekt (Verlagerung des Verkehrs auf andere Modi) einstellen wird.

Bedarfsdeckung / Stellplätze in Tiefgaragen

Wie schon dargestellt, sollen die nicht überbaubaren Flächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 als hochwertiger und zusammenhängender Stadtraum ausgebildet werden. Das Quartier soll - bis auf erforderliche Fahrten für die Ver- und Entsorgung - weitestgehend autofrei gestaltet werden. Der Stellplatzbedarf soll unterirdisch in einer baufeldübergreifenden Tiefgarage (der städtebauliche Entwurf sieht zwei Untergeschosse vor) gedeckt werden. Das gilt auch für die erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende. Fahrradstellplätze sollen sowohl oberirdisch als auch in den Untergeschossen angeboten werden.

In der Tiefgarage, die die Kerngebiete MK 6 und MK 7 unterbaut, können auf den im städtebaulichen Konzept vorgesehenen, aber nicht festgesetzten, zwei Tiefgaragenebenen ca. 135 Pkw-Stellplätze untergebracht werden. Das übersteigt den ermittelten Bedarf im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ um ca. 20 Stellplätze. Ziel ist es, so viele Stellplätze wie erforderlich in den Tiefgaragenebenen nachzuweisen und die übrigen Flächen für weitere Nutzungen, wie z.B. Anlagen für die technische Gebäudeausrüstung, Lagerräume sowie Sanitärräume, zu nutzen.

Im Verkehrsgutachten in Kombination mit dem städtebaulichen Konzept wird damit nachgewiesen, dass die erforderliche Anzahl von Stellplätzen im Plangebiet, d.h. in der Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7, untergebracht werden kann. Insoweit erweist sich eine Festsetzung von Flächen für Stellplätze oder Garagen als entbehrlich.

Zur Sicherung, dass der Stellplatzbedarf nicht oberirdisch, sondern nur unterirdisch in einer Tiefgarage gedeckt wird, wird festgesetzt, dass auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen -mit Ausnahme von Tiefgaragen- unzulässig sind. Tiefgaragen sind damit sowohl auf den überbaubaren als auch den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die Regelung erfolgt in der textlichen Festsetzung 5.1:

Textliche Festsetzung 5.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 BauNVO

Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende

Die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021 enthalten Richtzahlen zur Ermittlung der erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende. Die Zahl der Stellplätze wird anhand der tatsächlichen Nutzungen als Bestandteil des Bauantrags ermittelt. Entsprechend ist der Nachweis dieser Stellplätze ebenso Bestandteil des Bauantrags.

Zur Lage der Stellplätze heißt es in § 49 Abs. 1 Satz 4 BauO Bln: "Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück

Senstadt

hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist." Für das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘ soll die Verlagerung des Stellplatznachweises auf ein Grundstück außerhalb des Plangebietes ausgeschlossen und gesichert werden, dass erforderliche Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende auf dem eigentlichen Baugrundstück hergestellt werden.

Da für eine Festsetzung die Rechtsgrundlage fehlt, erfolgt die Regelung im Städtebaulichen Vertrag.

3.7.1.2 Tiefgaragenzufahrt

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Errichtung einer gemeinsamen Tiefgarage vorgesehen, die über die verlängerte Trebbiner Straße (privat) an das öffentliche Straßennetz angebunden werden soll. Der Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße erfolgt über eine Gehwegüberfahrt, die Tiefgaragenein- und -ausfahrt soll in Verlängerung der Privatstraße an der Nordfassade von Turm 6 (MK 6) liegen. Um die Freiflächen in den Kerngebieten -auch zur Vermeidung von Kollisionen- möglichst autofrei zu gestalten, soll der Zielverkehr auf kürzestem Weg in die Tiefgarage geleitet werden.

3.7.1.3 Fahrradabstellplätze / -anlagen

Im Plangebiet sind im Baugenehmigungsverfahren für die Neubauten private Fahrradabstellplätze nachzuweisen.

Private Fahrradabstellanlagen

In den Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021 wird geregelt, wie viele Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung.

Im Verkehrsgutachten[16] wurde der Stellplatzbedarf anhand der in den AV Stellplätze von 2020 in der Anlage 2 aufgeführten Richtzahlen sowie auf Grundlage der aktuellen Flächen- und Nutzungsverteilung je Kerngebiet (gemäß Masterplanung) abgeschätzt. Grundsätzlich sind in den aktuellen AV Stellplätzen von 2021 gegenüber den AV Stellplätzen von 2020 bei den überwiegenden Nutzungsarten die zur Bedarfsermittlung angegebenen Richtzahlen für Abstellplätze für Fahrräder (Anzahl Stellplätze pro Fläche) gleichgeblieben. Allerdings wurde der Flächenbezug geändert, statt der Brutto-Grundfläche ist nun die Wohnfläche bzw. die Nutzungsfläche die relevante Bezugsgröße der Richtzahlen. Der Verkehrsgutachtende hat in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens vom 03.08.2021 eine gesonderte Bedarfsermittlung für Abstellplätze für Fahrräder auf Grundlage der AV Stellplätze von 2021 mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

- Die Nutzungsfläche wird vereinfacht durch die Formel ‚Geschossfläche x 75 %‘ ermittelt. Die Bezugsgröße für die Richtzahlen wird damit deutlich kleiner.
- Damit reduziert sich auch die nachzuweisende Stellplatzanzahl für Fahrräder. Insgesamt sind nach den AV Stellplätze von 2021 in der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ 436 (statt zuvor 575) Fahrrad-Stellplätze nachzuweisen, davon 103 (statt 137) im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab ‚Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis ergibt sich folgender Bedarf:

	‘Urbane Mitte‘ gesamt	Bebauungsplan VI-140cab

[16] Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd", Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

	Anzahl Stpl.	Anzahl Stpl.
Bedarf private Fahrradstellplätze	436	103
Berücksichtigung eines Verbundeffekts von 30%	305	**72**

Tabelle 39: Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen gemäß den AV Stellplätze von 2021

Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes.

Im Verkehrsgutachten wird darauf hingewiesen, dass die AV Stellplätze von 2020 keine Verbundeffekte durch die räumliche Nähe einzelner Nutzungen untereinander berücksichtigt. Demgegenüber ist aber die Radstrategie des Landes Berlin zu beachten, die eine Erhöhung des Radverkehrsanteils anstrebt. Die Erfahrungen und Mobilitätsstudien zeigen, dass das Aufkommen im Radverkehr zunimmt. Dies trifft insbesondere für den innerstädtischen Bereich und den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu. Es ist also davon auszugehen, dass der Stellplatzbedarf wiederum ansteigen wird. Daher wird ein Verbundeffekt von nur 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung eines Verbundeffektes von 30 % reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72.

Die AV Stellplätze sollen die Bauordnung ergänzen. Gleichzeitig handelt es sich aber nur um eine Verwaltungsvorschrift, die nicht über dem Gesetz steht. Es gilt die Berliner Bauordnung, in der es in § 49 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln heißt: „Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, sind Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen.“ Die "ausreichende Anzahl" wird in der AV Stellplätze konkretisiert. Aus Sicht des Verkehrsgutachtenden bestehen Wertungsspielräume zur "ausreichenden Anzahl". Für die 'Urbane Mitte' wird ein Verbundeffekt von 30 % als belastbare Annahme angesehen. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens.

Unter 2.4 h) der AV Stellplätze von 2021 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparkende (z.B. für Mitarbeitende der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Überschlägig sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 gemeinsam ca. 36 Fahrradstellplätze in Abstellräumen unterzubringen. Anlagen für Kurzzeitparkende wie die Kundschaft der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradstellplätzen im Plangebiet nachgewiesen werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung erscheint eine Festsetzung entbehrlich.

3.8 Verkehrsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

3.8.1 Private Straßenverkehrsfläche - verlängerte Trebbiner Straße

Im Plangebiet soll die Verlängerung der Trebbiner Straße als private Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Über diese Straße werden insbesondere die Kerngebiete MK 6 und MK 7

erschlossen. Gleichzeitig ist die verlängerte Trebbiner Straße Bestandteil des Konzepts zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten für den Fernbahntunnel (vgl. Anlage 2 zur Begründung).

3.8.1.1 Erschließungsfunktion

Die verlängerte Trebbiner Straße übernimmt folgende Erschließungsfunktionen:

- Pkw-Verkehr zu und von der geplanten Tiefgarage unter MK 6 und MK 7
- Wirtschaftsverkehr bzw. Ver- und Entsorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7
- Rettungs- und Einsatzfahrzeuge / Feuerwehrzufahrt zu den Kerngebieten MK 6 und MK 7
- Fuß- und Radverkehr der Kerngebiete MK 6 und MK 7
- Erschließung des Deutschen Technikmuseums: Parkplatz im Norden und Erschließung des ehem. Bahnwärterhäuschen (Anlieger, Ver- und Entsorgung, Feuerwehr)
- Erschließung der STATION Berlin: Feuerwehrumfahrung / östliche Notausgänge und im begrenzten Umfang Anlieferung des südlichen Hallenteils (Halle 8)
- Öffentlicher Fuß- und Radverkehr als neue Anbindung zu den umliegenden, bereits bestehenden Nutzungen der Park- und Freizeitanlagen. Mit der Entwicklung der ‘Urbanen Mitte’ und auch des Umfelds wird ein zunehmender Fuß- und Radverkehr auf dieser Verbindung erwartet.
- Rettungs- und Einsatzfahrzeuge für den Evakuierungsfall der Tunnelanlagen der Deutschen Bahn (Gewährleistung des Zweirichtungsverkehrs bzw. des Begegnungsfalls) – dazu ist eine Sicherung über eine Planfeststellung sowie eine Dienstbarkeit erforderlich

3.8.1.2 Baulast Trebbiner Straße

Die Straßenverkehrsfläche erstreckt sich über zwei Grundstücke. Das nördliche Grundstück, das Flurstück 3504, befindet sich im Sondereigentum des Landes Berlin. Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über dieses Grundstück. Am 04.04.2022 wurden zur Sicherung der öffentlichen Erschließung folgende Baulasten zugunsten des Grundstücks der Projektträgerin eingetragen:

Die belastete Fläche steht jederzeit und uneingeschränkt

- als Zugang und Zufahrt
- zur Verlegung, Unterhaltung und Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Hausanschluss- und Revisionsschächten
- als Zufahrt und Zugang für die Feuerwehr

zur Verfügung.

Werktägliches Verkehrsaufkommen

Im Verkehrsgutachten[17] wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Modal Split ermittelt. Das Aufkommen ergibt sich aus dem Ansatz, dass rund 20 % des Verkehrs der gesamten ‘Urbanen Mitte’ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) durch die Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 erzeugt werden.

Damit ergeben sich rechnerisch:

- für den Kfz-Verkehr: 4.190 x 20 % = 840 Kfz-Fahrten/Tag
- für den ÖPNV: 7.940 x 20 % = 1.590 ÖPNV-Fahrten/Tag

[17] Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd", Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

- für den Radverkehr: 5.480 x 20 % = 1.100 Rad-Fahrten/Tag

Für das Plangebiet ergibt sich für die Spitzenstunde am Vormittag ein Verkehrsaufkommen von:

- Quellverkehr: 101 Kfz-Fahrten/h x 20 % = 20 Kfz-Fahrten/h und
- Zielverkehr: 231 Kfz-Fahrten/h x 20 % = 46 Kfz-Fahrten/h.

Für die Spitzenstunde am Nachmittag ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von:

- Quellverkehr: 168 Kfz-Fahrten/h x 20 % = 34 Kfz-Fahrten/h und
- Zielverkehr: 108 Kfz-Fahrten/h x 20 % = 22 Kfz-Fahrten/h.

Danach wird das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag bei rund 66 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag bei rund 56 Kfz-Fahrten/h liegen. Das entspricht in der Spitzenstunde einem Fahrzeug pro Minute. In den übrigen Tageszeiträumen wird das Aufkommen deutlich geringer sein.

Diese Zahlen entsprechen dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der öffentlichen Trebbiner Straße, über die das Plangebiet erschlossen wird.

3.8.1.3 Straßenprofil

Das Straßenprofil beinhaltet von Westen nach Osten einen 2,5 m breiten Gehweg, eine 6,0 m breite Fahrbahn, einen 0,25 m breiten Bord bzw. -bei ausreichender Breite- eine Mulde zur Niederschlagswasserversickerung.

Die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den fließenden Kfz-Verkehr ist vorgesehen, um den Begegnungsfall Pkw-Lkw zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die 6,0 m Breite erforderlich, um hier die noch planfestzustellende Zu- und Abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd zu integrieren, für die der Begegnungsfall Feuerwehr-Feuerwehr zu gewährleisten ist.

Der zu erwartende Radverkehr wird gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit Blick auf das zu erwartende, eher geringe Verkehrsaufkommen wird damit ausreichend Bewegungs- und Sicherheitsraum für die gleichzeitige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs sichergestellt.

Die Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße erfolgt über eine Gehwegüberfahrt.

Der Verkehrsanschluss erscheint aus planerischer Sicht ausreichend bemessen.

3.8.1.4 Niederschlagswasser

Das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser soll -soweit möglich- in einem östlich an die Fahrbahn anschließenden Mulden-Rigolen-System versickert werden. Das ist in der Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 1,5 m berücksichtigt. Damit ist in der Regel ausreichend Fläche vorhanden, um die Entwässerung über das Muldensystem vorzunehmen.

Im nördlichen Bereich der Straße ist aufgrund vorhandener baulicher Anlagen (bestehendes Gebäude, Mauerwerk, vorhandene Straßenabläufe) kein Raum für Versickerungsanlagen. Hier muss das Niederschlagswasser in ein Kanalsystem geleitet werden, entweder in das vorhandene oder ein neu zu bauendes. Über Auffang- und Pumpensysteme könnte das Niederschlagswasser aus dem nördlichen Bereich ggf. auch in die Versickerungsanlagen im Süden geleitet werden.

Das konkrete Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung wird in einer späteren Planungsphase entwickelt und kann leicht variieren.

Senstadt

3.8.1.5 Einteilung der Straße

In der privaten Straßenverkehrsfläche wird keine Einteilung der Straße festgesetzt. Damit wird in der verlängerten Trebbiner Straße die erforderliche Flexibilität für die Erstausführung und für Umbauten als Reaktion auf geänderte verkehrliche / technische Anforderungen gesichert. In der Planzeichnung ist ein Hinweis aufzunehmen, dass die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzung ist (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

3.8.2 Innere Erschließung

Zur inneren Erschließung des Plangebiets sind - bis auf die verlängerte Trebbiner Straße - keine weiteren Straßen vorgesehen. Die integrierte innerstädtische Lage des Plangebiets und die Nähe zu dem wichtigen Umsteigebahnhof für den öffentlichen Personennahverkehr (U- und zukünftiger S-Bahnhof Gleisdreieck) schaffen die Grundlagen für ein autofreies Gebiet.

Der überwiegende Anteil der Verkehre, die durch die Nutzung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 erzeugt werden, wird auf der Privatstraße gebündelt abgewickelt und in die Tiefgarage geleitet. Oberirdisch werden die Kerngebiete lediglich durch Radfahrende und zu Fuß Gehende erschlossen, die über die platzartig gestalteten Freiflächen uneingeschränkt die Gebäudeeingänge erreichen können.

Das Erschließungserfordernis des Deutschen Technikmuseums beschränkt sich auf den nördlichen Bereich der Privatstraße. Auch für die STATION Berlin ist zur Erschließung der südlichen Halle 8 die Privatstraße ausreichend.

Zur Sicherung der öffentlichen Durchwegungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende sollen in Verlängerung der Privatstraße bis zum öffentlichen Radfernweg Geh- und Radfahrrechte für die Allgemeinheit festgesetzt werden.

3.8.2.1 Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Abfallentsorgung)

Die Ver- und Entsorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll ebenso über die verlängerte Trebbiner Straße erfolgen.

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der ‘Urbanen Mitte’ möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Zur gezielten Lenkung des Ver- und Entsorgungsverkehrs wurde ein Logistikkonzept[18] erstellt. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver- / Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK 6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

<u>Versorgung</u>

Die Versorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll konventionell durch den Lieferanten direkt an die Mieter erfolgen. Der Anlieferverkehr wird von der öffentlichen Trebbiner Straße kommend über die verlängerte Trebbiner Straße zu den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet. Die Rückfahrt erfolgt über dieselbe Fahrroute.

Gemäß Ver- und Entsorgungskonzept sollen für den Anlieferverkehr nordwestlich von Turm 6 eine Wendezone und ein Anlieferplatz eingerichtet werden. Von hier sind die Treppenhäuser der Gebäude in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf kurzem Weg zu erreichen. Wegen des geringen Fahrzeugaufkommens ist der Anlieferplatz für ein Lieferfahrzeug dimensioniert (Entladezeit durchschnittlich 30 min). Bei einer gleichzeitigen Zufahrt eines zweiten Fahrzeuges

[18] Logistikkonzept Ver- und Entsorgung; Logistik und Management Beratungsgesellschaft LMBG, 03.04.2019

steht weiterer Platz im Wendekreis hinter dem ersten zur Verfügung, ohne dass die Rettungswege behindert werden. Die Entladung der Lieferfahrzeuge soll ebenerdig über die jeweils lieferfahrzeugeigene Ladebordwand erfolgen.

Es werden täglich in der Kernzeit von 06.00 bis 14.00 Uhr durchschnittlich ca. 20 Fahrzeuge erwartet. Dies entspricht ca. 2,5 Fahrzeugen/h. Sie stellen keine zusätzliche Belastung für die Trebbiner Straße dar.

Entsorgung

Gemäß Ver- und Entsorgungskonzept sollen Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7) jeweils einen eigenen Abfallraum im Untergeschoss erhalten, in den der Mietende entsorgt. Der Dienstleistende soll am Entleerungstag für den Transport der Müllbehälter von den Abfallräumen zu der zentralen Abstellfläche an der verlängerten Trebbiner Straße zuständig sein. Am Tag der Entleerung sollen die Müllbehälter durch den Dienstleistenden mittels Schleppzug über die Tiefgaragenzufahrt auf die Erdgeschossebene zu der zentralen Abstellfläche befördert werden. Die zentrale Abstellfläche für die Müllbehälter ist unweit der Tiefgaragenausfahrt auf der Westseite der verlängerten Trebbiner Straße vorgesehen.

Das Abfallsammelfahrzeug soll vor der nordwestlichen Fassade von Turm 6 (MK 6) wenden und stellt sich dort zur Entleerung der Müllbehälter auf. Täglich sind ca. 2 Abfallsammelfahrzeuge zu erwarten. Es ist keine Zeitfensterbeschränkung vorgesehen.

Das im Rahmen der Bebauungsplanung erstellte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Eine Festsetzung erscheint im Sinne planerischer Zurückhaltung als entbehrlich. Allerdings werden in den Städtebaulichen Vertrag Regelungen zur Ver- und Entsorgung aufgenommen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, ein Betriebskonzept zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik umzusetzen und die erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen zu gewährleisten, um eine ordnungsgemäße öffentliche Ver- und Entsorgung zu ermöglichen.

Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

3.8.2.2 Feuerwehr

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Brandschutznachweis erstellt. In der Schlussbetrachtung heißt es: „*Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen.“* Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfingenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Die Feuerwehrwege und Aufstellflächen für die Feuerwehr werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

3.8.2.3 Überlagerung unterirdischer gewidmeter Bahnflächen

Durch das Plangebiet verläuft in Abschnitten der S-Bahntunnel für die S1, S2 und S25. Dabei handelt es sich um unterirdische gewidmete Bahnflächen, die nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden.

Der Tunnel unterquert auch den nördlichen Bereich der geplanten Privatstraße, d.h. die unterirdische gewidmete Bahnfläche, die dem Fachplanungsvorbehalt gemäß § 38 BauGB unterliegt, soll oberirdisch mit der Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche überlagert werden, vgl. Kapitel A III 3.15.1 „Planfestgestellte bzw. bahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen“.

3.9 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

3.9.1 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen - Nutzungsrecht

Durch die Festsetzung werden lediglich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Flächen geschaffen. Die Flächen werden auch vor widersprechenden Nutzungen geschützt; die Festsetzung hindert die Eigentümerin, das Grundstück in einer Weise zu nutzen, die die Ausübung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts behindern oder unmöglich machen würden. Mit der Festsetzung wird dagegen noch kein Nutzungsrecht für das Begehen, Überfahren sowie das Verlegen und Unterhalten von Leitungen begründet. Das Nutzungsrecht wird im Städtebaulichen Vertrag begründet.

3.9.2 Geh- und Fahrrechte

Im Plangebiet liegen - bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße - keine weiteren Straßenflächen. Die Privatstraße dient der verkehrlichen Erschließung für die Anlieger der Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, als Zufahrt zur Tiefgarage, für die Ver- und Entsorgung sowie für die Feuerwehr. Gleichzeitig können hier Leitungen für die technische Erschließung der beiden Kerngebiete verlegt werden.

Die Privatstraße soll -zur Bündelung von Verkehren- aber auch noch anderen Nutzenden dienen und gleichzeitig auf diesen bestimmten Kreis von Nutzenden beschränkt werden. Im Bebauungsplan soll das über die Festsetzung von Flächen geregelt werden, die mit Geh- und Fahrrechten zu belasten sind.

Die folgende Tabelle zeigt, mit welchen Rechten zugunsten welcher Nutzenden die Flächen belastet werden sollen.

Nr.	Recht	zugunsten	Ziel
1	Geh- und Radfahrrecht	der Allgemeinheit	Anschluss an den Radfernweg Zugang Gleisdreieckpark Zugang ‚Urbane Mitte‘ Vernetzung
2	Geh- und Fahrrecht	des Deutschen Technikmuseums	Erschließung Parkplatz Erschließung ehem. Bahnwärterhaus inkl. Feuerwehrzufahrt

Tabelle 40: Private Trebbiner Straße | geplante Geh- und Fahrrechte

Weitere Nutzende sind nicht vorgesehen. Zur Regelung ist eine Zufahrtskontrolle an der Schnittstelle öffentliche - private Straße vorgesehen, d.h. am Übergang des Wendehammers in die Privatstraße.

Im Bereich der Privatstraße werden also einerseits Duldungspflichten ausgesprochen, andererseits wird die private Eigentumssituation belassen (mit den Pflichten wie Errichtung, Instandhaltung, Verkehrssicherung, Reinhaltung, Winterdienst usw.).

Zu 1 Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit

a) Innerhalb der Privatstraße:
   Breite: 2,0 bis 2,5 m Gehweg, Radfahrende auf der Fahrbahn -> gesamte Breite der Privatstraße

SenStadt

b) Von der Privatstraße bis zum Radfernweg:
Breite: 6 m kombinierter Geh- und Radweg, in dem sich verschmälernden Bereich mind. ca. 4,5 m

Da es sich um eine private Grundstücksfläche handelt, ist es ein wichtiges Ziel des Bebauungsplans, die Anforderungen des öffentlichen zu Fuß Gehenden- und Radverkehrs zur Durchquerung des Plangebiets öffentlich-rechtlich zu sichern. Dazu soll über die verlängerte Trebbiner Straße und von dort nach Westen zum Radfernweg (Rad- und Gehweg) eine Fläche festgesetzt werden, die mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist. Damit wird eine öffentlich nutzbare Verbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße zum Radfernweg gesichert und darüber auch zum Park am Gleisdreieck. Die Vernetzung für zu Fuß Gehende und Radfahrende wird insgesamt verbessert und die 'Urbane Mitte' in dieses Netz integriert. In der 'Urbanen Mitte' selbst können sich die zu Fuß Gehenden nach dem bisherigen Konzept frei im Stadtraum bewegen.

Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan wird vereinbart, dass die Projektträgerin diese Anlagen im eigenen Namen und für eigene Rechnung herstellt:

a) auf der privaten Verkehrsfläche (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498) eine Fläche für Fußgänger von mind. 2 m, bei Vereinbarkeit mit künftigen Planfeststellungsverfahren (Verlegung Rettungszufahrt DB) von mind. 2,5 m sowie

b) auf der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit den Buchstaben G-H-I-J-K-L-M-N-O-P-Q-R-S-G gekennzeichneten Fläche des Geh- und Radfahrrechts für die Allgemeinheit einen mind. 6 m und in dem sich verschmälernden Bereich mind. ca. 4,5 m breiten Geh- und Radweg mit einem für Fahrräder geringen Rollwiderstand und einer hohen Griffigkeit.

Die Projektträgerin verpflichtet sich, die private Verkehrsfläche und den Geh- und Radweg dauerhaft zu unterhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Projektträgerin obliegen auf ihre Kosten die Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie die Verkehrssicherung für die private Verkehrsfläche und den Geh- und Radweg. Die konkrete Gestaltung ist in einem Straßenentwurfsplan sowie einem Freiflächenplan darzustellen und mit dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg unter angemessener Berücksichtigung der künftigen Belange des Bauvorhabens abzustimmen.

Zu 2 Geh- und Fahrrecht zugunsten des Deutschen Technikmuseums

Breite: gesamte Breite der Privatstraße

Das Deutsche Technikmuseum nutzt den nördlichen Bereich beidseits der verlängerten Trebbiner Straße als Besucherparkplatz sowie das ehemalige unter Denkmalschutz stehende Bahnwärterhaus als Büro- und Verwaltungsgebäude. Die Zuwegung und Zufahrt zu diesen Nutzungen sollen über ein Geh- und Fahrrecht zugunsten des Deutschen Technikmuseums weiterhin gewährleistet werden. Das schließt auch die Feuerwehrzufahrt ein. Dazu soll eine Fläche festgesetzt werden, die mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten des Deutschen Technikmuseums zu belasten ist.

Die Belastung der Flächen mit Geh- und Fahrrechten wird in der folgenden textlichen Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 6.1:

Die Fläche A-B-C-D-E-F-G-H-I-J-K-L-M-N-O-P-Q-R-S-T-U-V-W-X-A ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit, die Fläche A-B-C-W-X-A ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

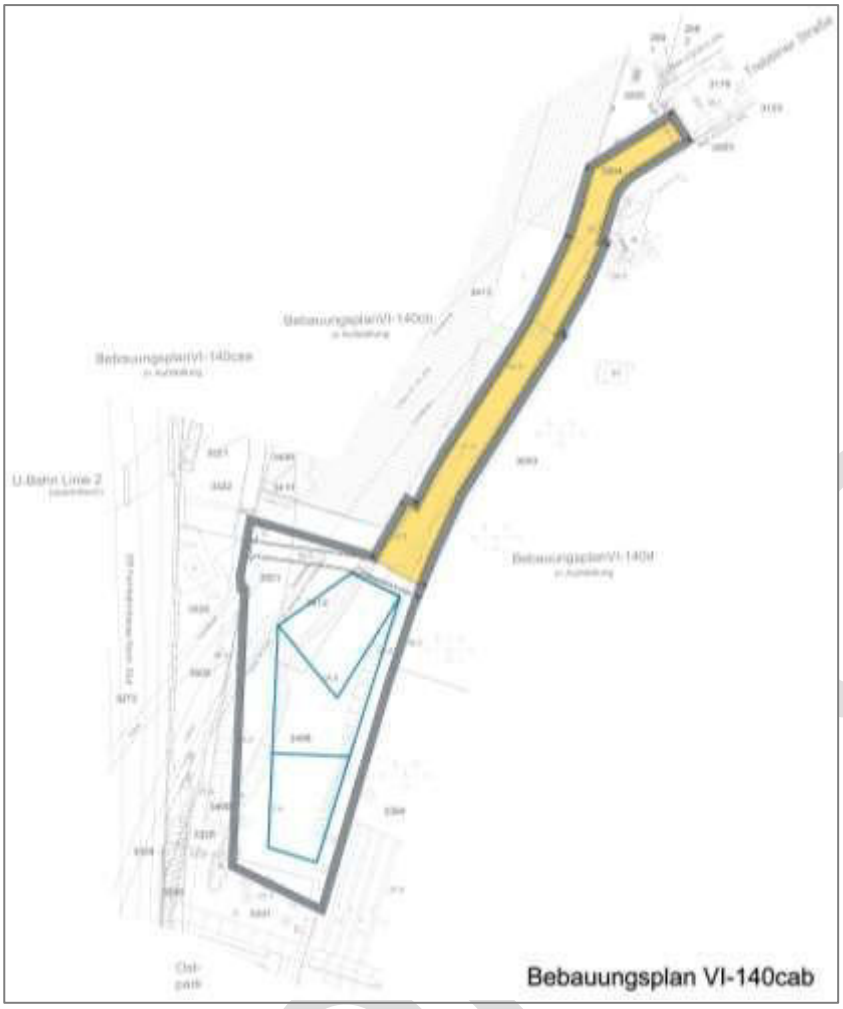


Abbildung 21: Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

3.9.3 Leitungsrechte

Auch wenn für die ‚Urbane Mitte‘ noch kein Konzept für die technische Erschließung vorliegt, ist davon auszugehen, dass an den Leitungsbestand in der öffentlichen Trebbiner Straße angeknüpft wird und die neue Haupterschließungstrasse für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 in der verlängerten Trebbiner Straße liegen wird. Daher soll festgesetzt werden, dass die Privatstraße mit einem Leitungsrecht für die zuständigen Unternehmensträger zu belasten ist.

Textliche Festsetzung 6.2:

Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

3.9.4 Nutzung von Wegen durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge

Die Benutzung von Wegen durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen ist in anderen Rechtsgrundlagen geregelt, so dass eine Sicherung von Geh- und Fahrrechten zu diesem Zweck im

Bebauungsplan nicht erforderlich ist. Aufgrund ihrer Relevanz soll hier noch auf die Feuerwehrumfahrung der STATION Berlin und die geplante Zu- und Abfahrt zum/vom Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn über die verlängerte Trebbiner Straße eingegangen werden.

3.9.4.1 Feuerwehrumfahrt für die STATION Berlin

Zugunsten der STATION Berlin liegt in den Plangebieten der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine Baulast für Rettungswege (Fluchtwege, Feuerwehrzufahrt). Es handelt sich um eine Feuerwehrumfahrt, die im Bestand von der Schöneberger / Luckenwalder Straße über die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Rettungsplatzzufahrt der Deutschen Bahn zur südlich gelegenen Halle 8 führt, vor Halle 8 auf dem Grundstück der STATION Berlin verläuft und von dort -im Plangebiet des VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ - wieder auf dem Grundstück der ‘Urbanen Mitte’ über die verlängerte Trebbiner Straße geführt wird. Auf den Flächen der 'Urbanen Mitte' sind entsprechende Baulasten für die STATION Berlin eingetragen (vgl. Abbildung 4 „Feuerwehrzufahrt STATION Berlin“).

Der Verlauf dieser Feuerwehrumfahrt bleibt im Wesentlichen erhalten, muss jedoch in Teilen an die neuen Wegeführungen angepasst werden. Aufgrund der Überplanung der bestehenden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Rettungsplatzzufahrt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) soll die Führung der Feuerwehr in Zukunft durch die geplante Hofpromenade erfolgen. Dazu ist eine Änderung der Baulast erforderlich. Im Rahmen einer nachbarrechtlichen Vereinbarung wurde zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG eine entsprechende Regelung getroffen (vgl. Kapitel A III 3.16.3 „Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“). (Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..)

3.9.4.2 Feuerwehrzu- und -abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn Breite: 6 m (Fahrbahnbreite) und entsprechende Verbreiterungen im Kurvenbereich für den Begegnungsfall Feuerwehr / Feuerwehr

Zur Realisierung des städtebaulichen Konzepts für die 'Urbane Mitte' im nördlichen Bereich (Bebauungsplan VI-140caa) ist die Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn erforderlich, die für die Rettung im Brand- und Katastrophenfall im Fernbahntunnel erforderlich und planfestgestellt sind. Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn ist der Begründung als Anlage 2 beigefügt.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt die geplante neue Zufahrt zum Rettungsplatz Süd, die über die verlängerte Trebbiner Straße geführt werden soll. Im Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, um diese neue Rettungsplatzzufahrt über eine Planfeststellung zu sichern. Die Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist jedoch erst zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) erforderlich. Nach Planfeststellung ist die Verfügbarkeit zusätzlich über eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

3.10 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Beschränkung luftverunreinigender Stoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)

Gemäß Flächennutzungsplan Berlin und Landschaftsprogramm, Programmplan Naturhaushalt/ Umweltschutz liegt das Plangebiet vollständig im Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung. Mit

der Darstellung des Vorranggebiets Luftreinhaltung werden räumliche Prioritäten für die Einschränkung von Emissionen der Verursachergruppen Hausbrand und Industrie gesetzt. Die Darstellung erfolgt auf der Grundlage des § 5 Absatz 2 Nummer 6 BauGB. Erforderliche Maßnahmen sind gemäß AV FNP u.a. durch Festsetzungen in Bebauungsplänen zu treffen.

Sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Ziel ist nicht die Bevorzugung von Erdgas oder Heizöl als Brennstoff gegenüber erneuerbaren Energien bzw. alternativen Formen der Wärmegewinnung, sondern die Einschränkung von Emissionen und der damit verbundenen Feinstaubbelastung. Andere Brennstoffe sind zur Wahrung der Belange der Luftreinhaltung im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) nur zulässig, wenn die Emissionswerte geringer oder höchstens gleichwertig zu denen von Heizöl EL schwefelarm sind. Die Beschränkung dient der Verringerung der Luftschadstoffemission und damit dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Vorsorgegebiet der Luftreinhaltung. Dieses wird durch folgende textliche Festsetzung im Bebauungsplan gesichert:

Textliche Festsetzung 7.1:

Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB

3.11 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) forderte die Deutsche Bahn eine schwingungstechnische Untersuchung. Dieser Forderung wurde nachgekommen und zur Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen eine messtechnische und rechnerische Untersuchung durchgeführt.[19] In ihrer aktuellen Fassung liegen getrennte Gutachten für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vor.

3.11.1 Schwingungstechnische Untersuchung

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und angrenzend liegen Teilabschnitte des S-Bahntunnels der Linien S 1, S 2 und S 25 (vgl. Abbildung 22). In ca. 27 m Entfernung westlich des Plangebiets verlaufen die Fernbahngleise der Deutschen Bahn in Nord-Süd-Richtung.

[19] Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, GuD Consult, 08.11.2021

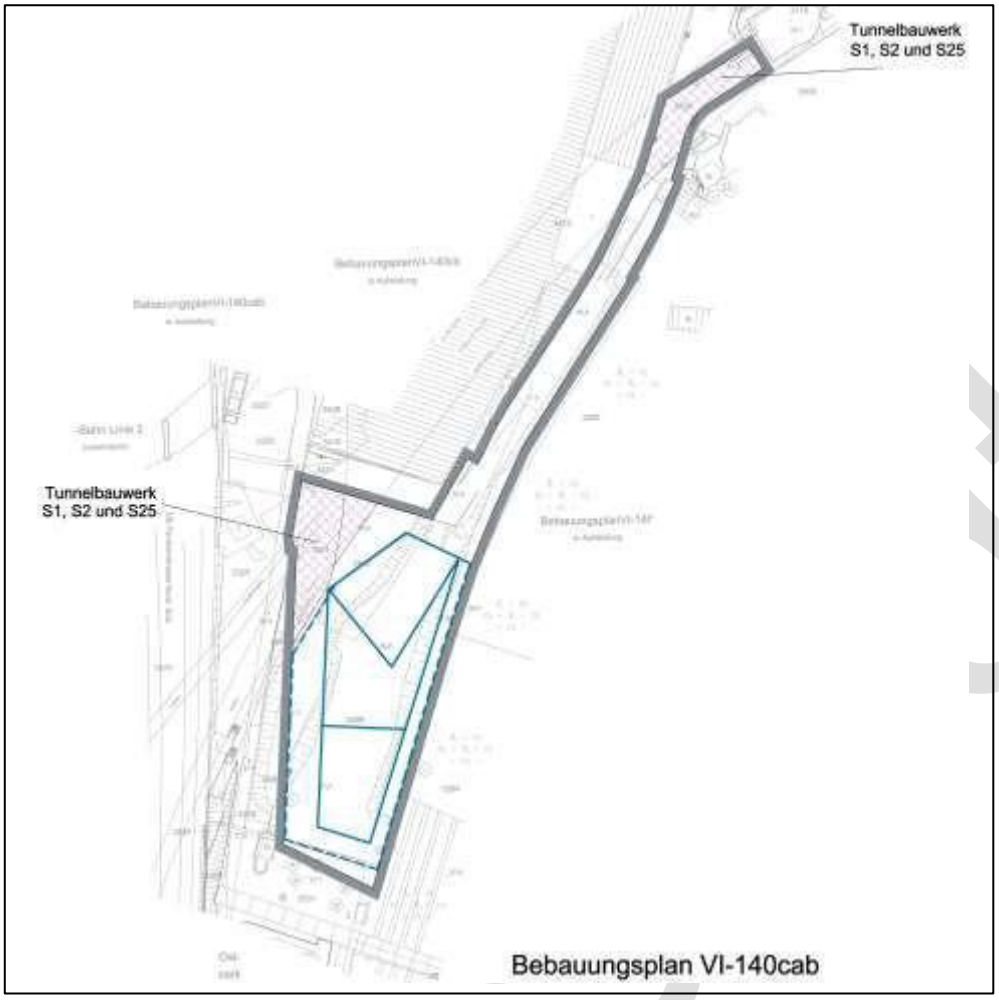


Abbildung 22: Bahnrechtlich gewidmete unterirdische Bahnanlagen / S-Bahntunnel

Ausgehend von Messungen im Baugrund wurde untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können.

Schwingungsmessungen vor Ort zur Erfassung der Erschütterungsanregungen aus dem Bahnverkehr wurden 2016 vorgenommen. Darüber hinaus wurden ergänzende messtechnische Untersuchungen in Bohrlöchern, etwa in geplanter Gründungstiefe, im Laufe der Baugrunderkundungen 2018 durchgeführt. Aus den vor Ort, im Baugrund, bei Bahnvorbeifahrten gemessenen Schwinggeschwindigkeiten wurden Schwingschnelle-Spektren der Anregung ermittelt. Zur Berechnung der Schwingungsübertragung auf die Geschossdecken der Neubauten wurden frequenzabhängige Übertragungsfunktionen nach den Empfehlungen der Deutschen Bahn für die Erschütterungsprognose an Gleisstrecken angesetzt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen liegen Prognosedaten für KB-Werte auf Geschossdeckenfeldern (Beton- bzw. Stahlbetondecken) und für Pegel des sekundären Luftschalls im Rauminneren vor.

Die KB-Werte wurden auf Basis der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ("Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") bewertet. Für die Beurteilung der sekundären Luftschallpegel wurden Grenzwerte aus der TA-Lärm, der VDI 2719 und der 24. BImSchV abgeleitet. Die Bewertung der Prognoseergebnisse führt zu folgenden Ergebnissen:

3.11.2 Erschütterungsimmissionen

Sowohl aus dem Regional- und Fernbahnverkehr als auch infolge des S-Bahnverkehrs sind Deckenschwingungen in den geplanten Neubauten zu erwarten, die die Anhaltswerte der DIN 4150-2 ("Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") für "Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume" in Kerngebieten einhalten.

3.11.3 Sekundärluftschallimmissionen

Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr wurden Überschreitungen der empfohlenen Anhaltswerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Messpunkte bis in ca. 35 m bzw. ca. 45 m Abstand zur Bahntrasse prognostiziert. Die westliche Fassade der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 liegt zwar mindestens 38 m von der Fernbahntrasse entfernt. Es können aber auch hier Sekundärluftschallimmissionen auftreten.

Aus den Registrierungen von S-Bahn-Überfahrten an den Messpunkten bis in ca. 12 m Abstand zu dem Tunnelbauwerk wurden Sekundärluftschallpegel prognostiziert, die ebenfalls oberhalb der empfohlenen Anhaltswerte für die Tag- und Nachtzeit liegen.

3.11.4 Gutachterliche Empfehlung und Festsetzung

Aus gutachterlicher Sicht wird auf Grundlage der Prognoseergebnisse empfohlen, Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr für die Neubauten in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 zu treffen. Insbesondere sind hohe Sekundärluftschallimmissionen aus dem S-Bahnverkehr für die nahe am Tunnel gelegene Bebauung zu erwarten. Es sind Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen für die Neubauten im Plangebiet erforderlich, sowohl für eine Wohn- als auch eine Büronutzung. Die Schwingungsentkopplung erfolgt insbesondere mittels elastischer Elemente und vermindert die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude.

Im Gutachten werden mögliche Maßnahmen ausgeführt. Die konkreten Maßnahmen werden Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens. Es wird empfohlen, eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Aufgrund dieser gutachterlichen Empfehlung und entsprechend dem Vorsorgeprinzip der Bauleitplanung soll folgende textliche Festsetzung getroffen werden:

Textliche Festsetzung 7.2:

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

3.12 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

In den Kerngebieten sollen die nicht überbauten Flächen im Neubaubereich als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen urbanen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Im Rahmen der Gestaltung des Freiraums sollen auch ökologische Standards gesichert werden. Dazu sollen Baumpflanzungen und die Anlage von Pflanzflächen beitragen.

Unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage sind nur wenige Baumpflanzungen möglich. Zum (teilweisen) Ausgleich für zu fällende Bäume wird das Anpflanzen von mindestens 3 Laubbäumen festgesetzt.

Textliche Festsetzung 8.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

In Ergänzung zu den Baumpflanzungen müssen 272 m² der Freiflächen im Plangebiet mit Bodenanschluss bepflanzt werden. Der Bodenanschluss ist so auszugestalten, dass auf der Fläche die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen möglichst erhalten bleiben.

Innerhalb der gärtnerisch anzulegenden Fläche sind gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig, solange diese nicht zu einer Beeinträchtigung des Bodenanschlusses führen. Eine Beeinträchtigung kann vorliegen, wenn mit der Errichtung einer unter- oder oberirdischen Anlage der Bodenanschluss derart unterbrochen wird, dass die natürlichen Bodenfunktionen nicht (mehr) uneingeschränkt vorhanden und die Durchlüftung und die Grundwasserneubildung gestört bzw. unterbunden sind. Das Ablaufen von Wasser seitlich oder zwischen einer ober- und unterirdischen Anlage kann die Unterbrechung regelmäßig nicht aufheben und die Störung der Bodenfunktion für die über- bzw. unterbaute Fläche nicht wiederherstellen.

Vorliegend zulässige oberirdische bauliche Anlagen sind beispielsweise Pergolen, Gewächshäuser ohne unteren Abschluss, Hochbeete, Bänke, Stege über Bepflanzungen, Sonnensegel. Diese beeinträchtigen den Bodenanschluss nicht.

Die textlichen Festsetzungen 2.6 und 8.2 widersprechen sich nicht, sie sind parallel umsetzbar. Vielmehr ergibt sich aus den zugehörigen Begründungen, dass beide Festsetzungen kumulativ gelten, wobei die textliche Festsetzung 8.2 vorrangig zu erfüllen ist.

Textliche Festsetzung 8.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche mit Bodenanschluss gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

Aber auch 130 m² der Freiflächen, die unterbaubar sind, sollen bepflanzt werden.

Textliche Festsetzung 8.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 130 m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

Neben den Anpflanzungen in der Nullebene sollen auch Teile der Dachflächen auf den Sockelbauten und den Hochhäusern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung. Je Kerngebiet müssen mindestens 15 % der gesamten Dachflächen begrünt werden. Der Mindestanteil von 15 % ist eher gering, kann aber beliebig erhöht werden. Der Grund ist, dass es für die Nutzung

Senat

der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen.

Die tatsächliche Nutzung der Dachflächen wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung.

Textliche Festsetzung 8.4:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

SenStadt

3.13 Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

In § 12 AGBauGB "Besondere Gestaltungsanforderungen" wird unter anderem geregelt, dass nach § 9 Abs. 4 BauGB im Bebauungsplan besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung von baulichen Anlagen sowie von Werbeanlagen und Warenautomaten gestellt werden können. Auf dieser Grundlage sollen im Bebauungsplan Gestaltungsfestsetzungen zu Dächern getroffen werden.

3.13.1 Dächer

Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst. Dieser Entwurf soll weitestgehend umgesetzt und gesichert werden.

In den Kerngebieten wird die äußere Gebäudekubatur über eine erweiterte Baukörperfestsetzung gesichert. Die Gestaltung der Dächer, sowohl der Sockel als auch der Türme, soll über textliche Festsetzungen geregelt werden. Wobei im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur die Türme 6 und 7 festgesetzt werden sollen. Die Festsetzung der übrigen Türme (Türme 1 bis 5) ist Gegenstand des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Die insbesondere von Westen weithin sichtbare Skyline der ‚Urbanen Mitte‘ soll zu einem prägenden Merkmal der ‘Urbanen Mitte’ werden. Sie soll durch klar konturierte Baukörper geprägt werden. Es sind einzelne Hochhauskuben vorgesehen, die auf Sockeln stehend in unterschiedlichen Drehungen den Städtebau prägen. Die Baukörper - sowohl die Türme als auch die Sockelbauten - sollen als Kuben ebenso nach oben einen planen Abschluss erhalten. Ziel ist die Schaffung einer einheitlichen klaren Dachlandschaft.

Daraus ergeben sich besondere Gestaltungsanforderungen an die Dächer. Sowohl die Dächer der Türme als auch der Sockel sollen als plane Flachdächer gestaltet werden. Die Kuben sollen auch im oberen Abschluss nicht abgestuft werden, d.h. die obersten Geschosse sollen gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses nicht zurückgesetzt werden. Damit werden auch die Grundlagen für die angedachten vielfältigen Nutzungen der Dächer geschaffen. Für die Dächer der Sockel sind die Begehbarkeit und der Aufenthalt, Dachterrassen, Gastronomie, Dachbegrünung und Urban Gardening vorgesehen. Für die Dächer der Türme sind Dachterrassen, Solaranlagen sowie im Einzelfall technische Aufbauten und Antennen sowie eine Dachbegrünung vorgesehen.

Die Gestaltung der Dächer von Nebenanlagen ist von den Gestaltungsanforderungen ausgenommen, da für sie als untergeordnete Zweckbauten kein Regelungserfordernis gesehen wird.

Die besonderen Gestaltungsanforderungen für die Dächer sollen in zwei textlichen Festsetzungen geregelt werden:

Textliche Festsetzung 9.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Dächer als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dächer der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB

Textliche Festsetzung 9.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 dürfen die obersten Geschosse nicht gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB

Satzung

3.13.2 Werbeanlagen

Die Regeln für die Gestaltung der Werbeanlagen und die Einschränkungen zu möglichen Lichtimmissionen werden nicht im Bebauungsplan festgesetzt, sondern in den Städtebaulichen Vertrag in Form eines Werbekonzepts aufgenommen.

3.14 Nachrichtliche Übernahmen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB)

Nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind.

3.14.1 Planfestgestellte bzw. bahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen

Im Plangebiet liegen unterirdisch gewidmete Bahnanlagen (S-Bahntunnel), vgl. Kapitel A I 3.9 „Fachplanung / Planfeststellung“. Die Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt. Die Planungshoheit liegt bei der Planfeststellungsbehörde. Die zuständige Behörde für die Bahnflächen (S-Bahntunnel) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die gewidmeten Bahnflächen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und in der Planzeichnung als unterirdische Bahnanlage dargestellt.

Planungsziel ist es, die im Plangebiet liegenden unterirdischen Bahnanlagen oberirdisch mit anderen Nutzungen zu überlagern: im Norden mit einer privaten Straßenverkehrsfläche, im Süden mit einem Kerngebiet.

3.14.2 Fachplanungsvorbehalt

In § 38 BauGB wird der Fachplanungsvorbehalt geregelt. Es gibt durchaus Möglichkeiten, Flächen unter Fachplanungsvorbehalt mit anderen Nutzungen zu überlagern. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu z.B. den "Leitfaden zum Umgang mit Flächen unter Fachplanungsvorbehalt" (Stand 10/2018) erstellt. Diese Möglichkeiten werden im Kapitel A I 3.9 „Fachplanung / Planfeststellung“ ausgeführt.

Die im Plangebiet angestrebte Ausweisung einer privaten Straßenverkehrsfläche im Norden und eines Kerngebiets im Süden über dem S-Bahntunnel mit der deutlichen Kenntlichmachung

Senstadt

der Überlagerung einer gewidmeten unterirdischen Bahnanlage machte - unter Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts - eine Einzelfallprüfung erforderlich. Es wurde geprüft, ob durch die Festsetzungen im Bebauungsplan Nutzungskonflikte oder Einschränkungen des S-Bahntunnels entstehen. Das Ergebnis ist im Folgenden dargestellt.

3.14.3 Nutzungsüberlagerung gewidmeter Bahnflächen

Zur Nutzung der bahnrechtlich gewidmeten Flächen für bahnbetriebsfremde Zwecke gibt es zwei Möglichkeiten: Freistellung von Bahnbetriebszwecken oder Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist für den S-Bahntunnel keine Option, es ist der Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn zu erbringen.

3.14.4 Nachweis der Konfliktfreiheit

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Mit der planfestgestellten Nutzung vereinbar sind in der Regel solche Anlagen und Nutzungen, die in verschiedenen Ebenen ausgeübt werden sollen (unterirdisch, ebenerdig, auf einem Brückenbauwerk) und aufgrund dieser räumlichen Trennung nicht miteinander kollidieren können.

Dieser Fall trifft im Plangebiet auf die Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche sowie eines Kerngebiets über dem unterirdisch verlaufenden S-Bahntunnel zu. Dabei ist selbst im Kerngebiet keine Überbauung des Tunnels mit Gebäuden vorgesehen, bzw. sind nur ausnahmsweise Nebenanlagen zulässig.

Auch im "Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken" der Deutschen Bahn Services Immobilien vom 02.04.2008 wird die Fläche des S-Bahntunnels als "bahnbetriebsnotwendige Fläche (überplanbar)" dargestellt.

Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn

- sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen,
- die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und
- die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird.

Diese Bedingungen sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfüllt. Es wird lediglich im Kerngebiet MK 6 (unter Einhaltung des geforderten Mindestabstands) an den Tunnel herangebaut, ansonsten ändert sich an der bestehenden Situation des S-Bahntunnels nichts.

Prüfkriterien des Eisenbahn-Bundesamts für die Zulässigkeit einer Festsetzung über einer Fläche, die sich unter Fachplanungsvorbehalt befindet:

- Die inhaltlich bestehende Zweckbestimmung als Bahnanlage wird berücksichtigt / "läuft nicht zuwider".

  Der Bestand und die Nutzung als S-Bahntunnel beschreiben die inhaltliche Zweckbestimmung. Sie wird durch die geplanten Festsetzungen in keiner Weise beeinträchtigt. Die geplanten Nutzungen liegen in einer anderen Ebene über dem Tunnel.

- Die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen ist gewährleistet.

  Sowohl die Sicherheit als auch die Funktionsfähigkeit der Anlagen werden nicht beeinträchtigt, sofern die Anlagen durch die Deutsche Bahn entsprechend in Stand gehalten

Senstadt

werden. Die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels für die geplanten Überfahrten wurde gutachterlich bestätigt.

- Die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen wird durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt.

  Die bestehende Zugänglichkeit wird durch die städtebauliche Nutzung weder geändert noch eingeschränkt.

3.14.5 Gewährleistung der Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen

Die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des S-Bahntunnels wird über die gutachterlich bestätigte Tragfähigkeit des Tunnels für die geplante Nutzungsüberlagerung sowie über die Einhaltung der von der Deutschen Bahn vorgegebenen Abstände der Neubebauung vom S-Bahntunnel gewährleistet.

Ergänzend wurden weitere Regelungen zum Schutz des S-Bahntunnels in die Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der Deutschen Bahn aufgenommen.

3.14.6 Nachweis der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels für die geplante Nutzungsüberlagerung

Historie

Ein Berlin-Plan von 1940 zeigt, dass der S-Bahntunnel unterhalb des Potsdamer / Anhalter Güterbahnhofs verläuft. Es ist davon auszugehen, dass hier laufend Schwerverkehr für die Verladeprozesse stattgefunden hat. Der S-Bahntunnel wird also statisch so ausgelegt worden sein, dass er durchaus regelmäßig überfahren werden konnte und kann.

Städtebaulicher Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005

Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über das Tochterunternehmen Vivico Real Estate bzw. als Nachfolger über die CA Immo auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005 als Bauland verkauft. Im Rahmenvertrag ist die Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der zwischen der Vivico, dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele.

Bestandssituation

Der S-Bahntunnel verläuft von Nordosten kommend

- unter der bestehenden öffentlichen und ohne Einschränkungen befahrbaren Trebbiner Straße,
- unter der nördlichen privaten Trebbiner Straße (heute Parkplatz des Deutschen Technikmuseums und Zufahrt der STATION Berlin auch mit Schwerlastverkehr),
- unter den befahrbaren Hallen der STATION Berlin (keine Nutzungseinschränkung durch die Deutsche Bahn),
- unter der Anlieferzone und dem Feuerwehraufstellbereich vor der Halle 8 der STATION Berlin (keine Nutzungseinschränkung durch die Deutsche Bahn) sowie
- durch den nordwestlichen Bereich des geplanten Kerngebiets MK 6.

Der S-Bahntunnel wird in allen benannten Bereichen regelmäßig auch mit schweren Nutzfahrzeugen befahren.

Senstadt

Konzept - Nutzungsüberlagerung

Überlagerung mit privater Straßenverkehrsfläche

- Hier ist eine Überfahrung mit Anliegerverkehr sowie Verkehr zur Ver- und Entsorgung vorgesehen. Über die Privatstraße soll auch der Baustellenverkehr abgewickelt werden.

Überlagerung mit Kerngebiet MK 6

- Die Tunnelflächen sollen nicht überbaut werden, sie liegen außerhalb von überbaubaren Flächen.
- Das Kerngebiet ist weitgehend autofrei geplant, d.h. es gibt keinen Anliegerverkehr. Die Anlieger werden über die verlängerte Trebbiner Straße direkt in die Tiefgarage geleitet.
- Lediglich Fahrten der Ver- und Entsorgung sollen oberirdisch erfolgen. In dem Ver- und Entsorgungskonzept (das noch einen vorläufigen Charakter besitzt) ist im Nordwesten von Turm 6 zunächst unverbindlich eine Wendemöglichkeit eingetragen. Diese kann jedoch auch verlagert werden.
- Den Tunnel querend soll ein Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit festgesetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass Radfahrende und zu Fuß Gehende keine kritische Last auf die Tunneldecke aufbringen.
- Auf der Trasse für den öffentlichen Geh- und Radverkehr soll auch die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd verlaufen. Dazu ist vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Hierbei handelt es sich jedoch nur um sehr seltene temporäre Fahrten im Brand- und Katastrophenfall im Fernbahntunnel und um keine regelmäßigen Fahrten.
- Temporäre Baustellenverkehre sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Für den Schutz des S-Bahntunnels während der Bauphase gibt es technische Möglichkeiten, z.B. eine lastabtragende Platte o.ä.

Gutachten zur Tragfähigkeit der Tunneldecke

Zur Beurteilung der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels in den nutzungsüberlagerten Abschnitten wurde ein Gutachten[20] erstellt. Im Gutachten wird die Tragfähigkeit des Tunnels im Hinblick auf zukünftige Verkehrslasten aus Feuerwehrüberfahrten untersucht und die Tragfähigkeit bestätigt.

Im Plangebiet liegen zwei Tunnelabschnitte, die beide Gegenstand der Tragfähigkeitsuntersuchung des S-Bahntunnels sind:

- Im Nordosten: Im Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße
- Im Süden: Südlich des ehemaligen Postbahnhofs, der heutigen STATION Berlin

Historie

Von Bedeutung ist, dass der S-Bahntunnel unter dem in Betrieb befindlichen Postbahnhof mit seinen Gleisanlagen gebaut wurde:

- Bau des Postbahnhofs: 1913
- Bau dieses Abschnitts des S-Bahntunnels: 1934-39, Eröffnung 1939

[20] Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, WTM Engineers Berlin GmbH, 30.04.2020

Für den Bau des S-Bahntunnels musste der Postbahnhof unterfangen werden. Für den S-Bahntunnel lässt sich ableiten, dass bereits bei der Konzeption die Lasten oberirdischer Gleisanlagen berücksichtigt wurden.

Konzept ‚Urbane Mitte‘ (Städtebauliches Konzept / Bebauungsplan VI-140cab)

Gemäß städtebaulichem Entwurf und dem darauf aufbauenden Bebauungsplan VI-140cab sollen über die verlängerte Trebbiner Straße die Kerngebiete MK 6 und MK 7 erschlossen werden. Die Privatstraße muss daher für Anlieger-, den Ver- und Entsorgungsverkehr und für die Rettungsfahrzeuge der Berliner Feuerwehr ausgelegt werden. Da die Straße im Norden über dem S-Bahntunnel der S1/S2/S25 (Nord-Süd-Verbindung) verläuft, stellt sich die Frage nach der Tragfähigkeit der Tunneldecke in diesem Bereich.

Südlich der STATION Berlin ist zwar keine Straßenverkehrsfläche und kein Anliegerverkehr vorgesehen. Der Tunnel wird jedoch zeitweise durch Ver- und Entsorgungsverkehr überfahren und muss vor allem für Rettungsfahrzeuge befahrbar sein. Der Tunnel wird oberirdisch durch die Feuerwehrumfahrung der STATION Berlin sowie die geplante neue Zufahrt zum Rettungsplatz Süd gequert.

Ergebnis des Tragfähigkeits-Gutachtens

Überfahrungsbereich im Nordosten (verlängerte Trebbiner Straße)

Die dem Tragfähigkeits-Gutachten zugrundeliegenden Planunterlagen zeigen, dass östlich des Postbahnhofs drei Gleise (Gleise 186, 187 und 188) nach Norden zu den Bauten der damaligen Markt- und Kühlhalle AG an der Luckenwalder Straße führten. Damit ist eindeutig nachweisbar, dass in unmittelbarer Verlängerung der heutigen Trebbiner Straße oberirdische Ladegleise den S-Bahntunnel gekreuzt haben. Das zeigt auch eine im Gutachten enthaltene Luftaufnahme aus den 80er Jahren. Lediglich auf einem kleinen Dreieck der zukünftigen Straßenverkehrsfläche lagen keine Ladegleise. Dieser Bereich wird gesondert geprüft.

Gemäß Gutachten ist aus den von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Bestandsunterlagen zum S-Bahntunnel erkennbar, dass die Tunnelanlage der Nord-Süd-Verbindung zwischen km 5,1+80 und km 5,5+10 überall dort, wo ehedem Gleise den Tunnel kreuzten, für Überfahrten aus Eisenbahnverkehr konzipiert gewesen ist. Nach dem Dokument „Berechnungsgrundlagen für die Berechnung des Tunnels der Nordsüd-Bahn = S-Bahn vom 6.8.1934“ musste der Lastenzug N mit 25 t Achslast angesetzt werden. Dies betrifft auch den Tunnelabschnitt unter den ehemaligen Gleisen 186 bis 188.

Aufgrund wesentlich höherer Achslasten, wie sie aus Eisenbahnverkehr herrühren, gegenüber einer Rad- und Flächenlast eines Feuerwehrfahrzeugs, bestehen gemäß Gutachten grundsätzlich keine Bedenken, den S-Bahntunnel im nördlichen Bereich der verlängerten Trebbiner Straße zukünftig durch Feuerwehrfahrzeuge zu belasten. Auch das aus der statischen Nachrechnung resultierende Erfordernis einer Verstärkung der Tunnelkonstruktion im Bereich der früher (bis zum Rückbau der Gleise 186-188) kreuzenden Eisenbahngleise, deren Ausführung aus den Bestandsunterlagen selbst nicht erkennbar war, konnte bei einer Ortsbesichtigung durch den Gutachtenden ebenso eindeutig der ordnungsgemäße und betriebssichere Zustand der Stahlkonstruktion ohne erkennbare Abrostungen bestätigt werden.

In den Bereichen, in denen keine Lasten aus Gleisanlagen den S-Bahntunnel beansprucht haben, wurde die Tunneldecke im Einzelfall für die zukünftige Belastung mittels Lastvergleich überprüft. Dies betrifft den Bereich der verlängerten Trebbiner Straße bis zu den früher kreuzenden Gleisanlagen. Hier konnte festgestellt werden, dass die Tunnelkonstruktion dort baugleich ausgeführt wurde wie im Bereich der kreuzenden Gleise 186-188. Sie sind somit so ausgebildet, dass dort ebenfalls ein Lastenzug N mit 25 t Achslast fahren könnte.

Screenshot

Ergänzend wurde die geplante Höhe der Aufschüttung über dem S-Bahntunnel in diesem Bereich geprüft und in die Bewertung einbezogen. Im Ergebnis wird sie um 0,77 m höher sein als zuzeiten des Tunnelbaus. Anhand der Nachrechnung der Bauteile Deckenträger, Unterzug und Stützen kann für eine zukünftige Geländehöhe +35,32 m mit einer Erhöhung der Aufschüttung um 0,77 m eine zulässige Verkehrslast von 8,9 kN/m² ermittelt werden. Damit ist gemäß Gutachten auch dieser Tunnelbereich für die Überfahrung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet.

Überfahrungsbereich im Süden (südlich der STATION Berlin)

Der ehemalige Postbahnhof wurde durch sich aufgabelnde Gleisanlagen erschlossen, die von Süden kommend in die Halle führten. Das zeigt auch eine im Gutachten enthaltene Luftaufnahme aus den 80er Jahren.

Gemäß Tragfähigkeits-Gutachten musste nach dem Dokument „Berechnungsgrundlagen für die Berechnung des Tunnels der Nordsüd-Bahn = S-Bahn vom 6.8.1934“ der Lastenzug N mit 25 t Achslast angesetzt werden. Dies betrifft auch die ehemaligen Außenbahnsteige des gesamten südlich der STATION Berlin gelegenen Bereichs. Aufgrund wesentlich höherer Achslasten, wie sie aus Eisenbahnverkehr herrühren, gegenüber einer Rad- und Flächenlast eines Feuerwehrfahrzeugs, bestehen gemäß Gutachten grundsätzlich keine Bedenken, den S-Bahntunnel südlich der STATION Berlin zukünftig durch Feuerwehrfahrzeuge zu belasten. Anhand der Nachrechnung der Bauteile Deckenträger, Unterzug und Stützen kann für eine zukünftige Geländehöhe +35,32 m mit einer Erhöhung der Aufschüttung um 0,77 m eine zulässige Verkehrslast von 8,9 kN/m² ermittelt werden.

3.15 Hinweise

Städtebaulicher Vertrag

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. ist ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Regelungen abgeschlossen worden. Die Regelungen im Städtebaulichen Vertrag dienen der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen und stehen jeweils im sachlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan.

Es erfolgt daher folgender Hinweis:

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein städtebaulicher Vertrag.

Einteilung der Straßenverkehrsfläche

In der privaten Straßenverkehrsfläche wird keine Einteilung der Straße festgesetzt. Damit wird in der verlängerten Trebbiner Straße die erforderliche Flexibilität für die Erstausführung und für Umbauten als Reaktion auf geänderte verkehrliche / technische Anforderungen gesichert.

Es erfolgt der Hinweis:

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Außerkrafttreten des bestehenden Planungsrechts

Für Teile des Plangebiets sind planungsrechtliche Festlegungen aus dem Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 vorhanden, die mit In-Kraft-Treten des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überplant werden sollen. Mit einem Hinweis wird klargestellt, dass grundsätzlich der allgemeine Rechtssatz gilt, dass die spätere Norm die frühere verdrängt. Bei einer Unwirksamkeit der späteren Norm gelten die bisherigen Festsetzungen unverändert fort.

Es erfolgt daher folgender Hinweis:

Senstadt

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

3.16 Planergänzende Vereinbarungen

In Ergänzung zum Bebauungsplan werden bzw. wurden folgende Vereinbarungen abgeschlossen:

- Städtebaulicher Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) wurde ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Vereinbarungen abgeschlossen.

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin/ der BIM und der Entwicklungsgesellschaft

Am 15.07.2019 wurde die „Nachbarschaftsvereinbarung Trebbiner Straße“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und dem Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Entwicklungsgesellschaft

Am 23.04.2018 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der STATION Grundbesitz Gesellschaft geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..

SenStadt

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Entwicklungsgesellschaft

Am 14.05.2020 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zum Baufeld Süd zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der Deutschen Bahn Netz AG geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen Baufeld Nord und Baufeld Süd

Mit Vereinbarung vom 7. Juni 2018 hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) einen Gestattungsvertrag mit sich selbst, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

3.16.1 Städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. ist ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB abgeschlossen worden. Die Regelungen im Städtebaulichen Vertrag sind nicht planersetzend, sondern planergänzend. Sie dienen im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen und stehen jeweils im sachlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan.

In dem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

Kosten für Planungsleistungen, Untersuchungen und Gutachten

- Kostenübernahme weiterer Wettbewerbsverfahren in Ergänzung zur Planungskostenübernahmevereinbarung von 2015

Ordnungsmaßnahmen

- Verpflichtung zur privatrechtlichen Neuordnung der Grundstücke im Vertragsgebiet nach den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sofern dies erforderlich ist
- Verpflichtung zur rechtlichen und tatsächlichen Freimachung bzw. Freilegung des Vertragsgebiets soweit erforderlich
- Verpflichtung, frühestmöglich einen Antrag auf Stellungnahme zu Informationen über Kampfmittel bei der zuständigen Ordnungsbehörde (SenUVK V AE) zu stellen und den Empfehlungen der Ordnungsbehörde nachzukommen
- Der Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskataster steht nichts entgegen, wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Verpflichtung zur Umsetzung dieser Maßnahmen im Rahmen der Neubebauung
  Bei weiteren Boden- und Grundwasserkontaminationen: Verpflichtung zur Sanierung nach Maßgabe eines gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages
  Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten: Verpflichtung zur Errichtung der Untergeschosse in sogenannten Trogbaugruben oder mit Maßnahmen gleicher Wirkung
- Verpflichtung zur Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag), Einreichen eines gutachterlichen Nachweises mit dem Bauantrag bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln

Senstadt

- Unverbindliche Absichtserklärung, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Anlage zum Vertrag) im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Soweit aufgrund Gesetzes oder im städtebaulichen Vertrag an anderer Stelle Verpflichtungen zu Sachthemen geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die im Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.

Niederschlagswasser

- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt.
- Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser vorrangig über die belebte Bodenschicht versickert werden, soweit eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist oder sonstige signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Zustand der Gewässer nicht zu erwarten sind.
    - Verpflichtung zur Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück bestehen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers
    - Verpflichtung zur Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen auf eigene Kosten
    - Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
- Verpflichtung zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde. Verpflichtung zur Übersendung der abgestimmten Konzepte sowie einer Dokumentation der Abstimmungen mit den Eigentümern des Parks am Gleisdreieck und des Technikmuseums mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Kosten für den Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

- Verpflichtung zur Umsetzung der naturschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen im Plangebiet (TF 9.1 bis 9.4)
- Verpflichtung, das verbleibende Kompensationsdefizit außerhalb des Plangebiets durch Kostenübernahme planexterner Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain in Höhe des im Umweltbericht ermittelten Kostenäquivalents auszugleichen
- Verpflichtung, den ermittelten Betrag vor Inkrafttreten des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu zahlen; der Zahlungsanspruch wird durch Zahlung des Betrags endgültig abgelöst

Senstadt

Öffentliche Erschließung

- Verpflichtung zur Herstellung folgender Anlagen gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im eigenen Namen und für eigene Rechnung:
  - eine Privatstraße als Mischverkehrsfläche mit Zonierung (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498); die Fläche für zu Fuß Gehende soll mind. 2,0 m breit sein, bei Vereinbarkeit mit der Planfeststellung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB mind. 2,5 m
  - und im Anschluss ein mind. 6,0 m und im schmalen Bereich mind. 4,5 m breiter Geh- und Radweg
- Damit sind auch folgende Verpflichtungen verbunden:
  - Abstimmung der konkreten Planung (Straßen- sowie Freiflächenplanung) mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; Einreichung des Freianlagenkonzepts mit dem Bauantrag bzw. mit den Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln
  - Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße einschließlich der leitungsgebundenen Erschließung
  - Dauerhafte Zugänglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende
  - Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie Verkehrssicherung

  Die Einzelheiten werden in dem Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße geregelt.
- Verpflichtung, die Privatstraße, den Geh- und Radweg und den Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Bauvorhabens und vor Nutzungsaufnahme in den Gebäuden der Kerngebiete MK 6 und MK 7 (auch der Tiefgarage) herzustellen
- Die leitungsgebundenen Anschlüsse für die Ver- und Entsorgung sollen von den jeweiligen Versorgungsunternehmen durchgeführt werden. Verpflichtung zum Abschluss ggf. erforderlicher Vereinbarungen mit den Versorgungsunternehmen und zur Koordinierung der Erschließungsmaßnahmen
- Verpflichtung, in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage zu errichten; die Aufnahme der Nutzung in den oberirdischen Baukörpern ist erst nach vollständiger Fertigstellung der gemeinsamen Tiefgarage sowie der Fertigstellung der Privatstraße zulässig
- Verpflichtung, die Tiefgarage und ihre Durchfahrbarkeit in gesamter Länge, insbesondere die Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das MK 7, dauerhaft aufrechtzuhalten, um die öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 sicherzustellen; Verpflichtung zur Wiederherstellung der Tiefgarage bei Untergang
- Verpflichtung, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen
- Verpflichtung rechtlich sicherzustellen, dass sämtliche gemäß Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zur Erschließung erforderlichen privaten Verkehrsflächen von allen Eigentümern etwaiger im Vertragsgebiet noch zu bildenden Grundstücke als Erschließung im Sinne von § 30 BauGB und § 4 Absatz 1 BauO Bln genutzt werden können
- Verpflichtung zur Kostenübernahme, soweit aufgrund der Anbindung an die Trebbiner Straße Entschädigungsansprüche nach §§ 42, 43 BImSchG i.V.m. 16./24. BImSchV entstehen und von dem/r anspruchsberechtigten Eigentümer*in geltend gemacht werden

Senstadt

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- Verpflichtung, auf Flächen im Eigentum der Projektträgerin, die gemäß Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind, entschädigungslos Baulasten und Dienstbarkeiten zugunsten des im Bebauungsplan genannten Begünstigten einzuräumen:
  - Verpflichtung, zulasten des Flurstücks 3498 (dienendes Grundstück) und zugunsten des Landes Berlin als beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Bereich der Privatstraße ein Gehrecht mit einer Breite von 2,0 m / 2,5 m zugunsten der Allgemeinheit einzuräumen; ergänzende Verpflichtung zur Bewilligung einer entsprechenden Baulast
  - Verpflichtung, zulasten des Flurstücks 3498 (dienendes Grundstück) und zugunsten des Landes Berlin als beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Bereich der Privatstraße ein Radfahrrecht mit einer Breite von 6,0 m zugunsten der Allgemeinheit einzuräumen; ergänzende Verpflichtung zur Bewilligung einer entsprechenden Baulast
  - Verpflichtung, zulasten der Flurstücke 3498, 3412, 3501 (dienendes Grundstück) und zugunsten des Landes Berlin als beschränkte persönliche Dienstbarkeit von der Privatstraße zum Radfernweg ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit einzuräumen; ergänzende Verpflichtung zur Bewilligung einer entsprechenden Baulast
  - Verpflichtung, zulasten des Flurstücks 3498 (dienendes Grundstück) und zugunsten des jeweils zuständigen Versorgungsträgers als beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Bereich der Privatstraße auf deren Verlangen ein Leitungsrecht einzuräumen
- Im nördlichen Abschnitt der Privatstraße (Flurstück 3504 im Eigentum des Landes Berlin) gilt:
  - Das Land Berlin hat sich verpflichtet, nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf dem Flurstück 3504 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan einzuräumen.
  - Verpflichtung der Projektträgerin, die Ansprüche auf Einräumung dieser Rechte mit Wirksamwerden des Städtebaulichen Vertrags an das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg abzutreten.
  - Das Land Berlin hat der Projektträgerin dauerhaft ein Geh-, Fahr-, Feuerwehrzufahrts- und Leitungsrecht auf dem Flurstück 3504 einzuräumen und durch die Eintragung von entsprechenden Baulasten und Dienstbarkeiten zu sichern.

Umsetzung des Projekts

- Der Siegerentwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner aus dem städtebaulichen Wettbewerb (2015) wird als sogenannter „Masterplan“ fortgeführt. Der Masterplan mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von vier Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung
- Verpflichtung zum Entwurf eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, zur Abstimmung des Konzepts mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie Grün Berlin und zur Umsetzung; zur Einreichung des abgestimmten Freianlagenkonzepts mit dem Bauantrag bzw. mit den Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln und dazu, die privaten Freiflächen gemäß dem abgestimmten Freianlagenkonzept herzustellen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten

Senstadt

- Auswirkungen auf die Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof durch Fassadenreflexion: Verpflichtung zur Erstellung eines Fassadendämpfungskonzepts, zur Abstimmung mit der Bundeswehr sowie dazu, etwaigen Bedenken der Bundeswehr Rechnung zu tragen und zur Umsetzung des Fassadendämpfungskonzepts
- Für die Gestaltung der Werbung gelten die im Werbekonzept enthaltenen Grundsätze; Verpflichtung zur Umsetzung der Grundsätze
- Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerb zur näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Dabei Umsetzung der Regelungen zu Klimaschutz und Gebäudeökologie.
- Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt.

Es ist Ziel der Bauleitplanung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB, umwelt- und ressourcenschonend vorzugehen sowie Treibhausgase zu reduzieren. Um diese Ziele zu fördern und zu sichern, wurden entsprechende Verpflichtungen in den Städtebaulichen Vertrag aufgenommen:

Klimaschutz und Gebäudeökologie

- Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität.
- Verpflichtung zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten unter Berücksichtigung von Grundsätzen einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten; Verpflichtung ein DGNB-Zertifikat für Neubauten in Platin anzustreben und mindestens ein DGNB-Zertifikat in Gold zu erlangen.
- Verpflichtung zum Nachweis der Einleitung des Zertifizierungsprozesses und zur Darlegung der Maßnahmen zur Umsetzung der Zertifizierungsstandards bei Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln.
- Verpflichtung, ab Baubeginn den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg über den Zertifizierungsstand jeweils zum 31.12. des Jahres zu informieren und zur Einreichung des DGNB-Zertifikats für Neubauten unverzüglich nach bauseitiger Fertigstellung, sobald es verliehen wurde.
- Verpflichtung, für die nähere Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb durchzuführen.
    - Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst mindestens folgende Aspekte:
        - Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold;
        - Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
        - Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen;
        - Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung im städtebaulichen Vertrag,

Senat

- Berechtigung, die Wirtschaftlichkeit der Umsetzung der eingereichten Wettbewerbsarbeit sowie das Prinzip des kostensparenden Bauens, jeweils bezogen auf den Lebenszyklus der Gebäude, als Entscheidungskriterium für das Preisgericht vorzusehen.

- Für das Wettbewerbsverfahren: Verpflichtung zur Beauftragung eines Büros mit qualifizierter Expertise in der Durchführung von Realisierungswettbewerben, zur Erstellung eines Entwurfs für die Wettbewerbsausschreibung sowie das durchzuführende Wettbewerbsverfahren und zur Begleitung des Verfahrens. Wettbewerbsausschreibung und -verfahren sollen im Einvernehmen mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie dem Land Berlin erfolgen.
- Sowohl die Projektträgerin als auch das Land Berlin sind berechtigt, jeweils mindestens zwei Personen in das Bewertungsgremium für die Vorprüfung und das Preisgericht zu entsenden.
- In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss darüber hinaus mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Diesen Sachverständigen beauftragt die Projektträgerin.
- Die Projektträgerin wird mindestens sechs Teilnehmer für den Wettbewerb vorgeben (nicht-offenes Verfahren). Die Teilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen.
- Verpflichtung zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Ändern sich maßgebliche Rahmenbedingungen nach Abschluss des Wettbewerbs und stehen dadurch gewichtige Gründe der Realisierung entgegen, besteht die Verpflichtung, einen erneuten Wettbewerb unter Beachtung der vorstehenden Bedingungen durchzuführen, es sei denn, die Projektträgerin und das Land Berlin einigen sich auf eine entsprechende Anpassung des Entwurfs.
- Im Falle einer Anpassung des Entwurfs wird die Projektträgerin auf Verlangen Berlins die angepasste Planung im Baukollegium vorstellen, sollte diese deutlich vom Erscheinungsbild des vorherigen Wettbewerbsergebnisses abweichen.
- Verpflichtung zum Nachweis der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses durch eine Bestätigung einer Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

- Auf Grundlage des Wasserverschlechterungsverbots gemäß § 27 WHG besteht eine gesetzliche Verpflichtung zu verhindern, dass wassergefährdende Stoffe in oberirdische Gewässer gelangen. Dies beinhaltet die Pflicht, zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Verpflichtung zur Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.
- Verpflichtung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nachfolgende Unterlagen zum Nachweis der vereinbarten Baustoffe vorzulegen:
  - Bei Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln: Bestätigung eines Baubiologen, dass die gemäß der Planung zu verwendenden Baustoffe für Außenbauteile die Voraussetzungen der §§ 23, 27, 48, 62 WHG erfüllen.

Senstadt

- Unverzüglich nach bauseitiger Fertigstellung der jeweiligen Gebäude: Erneute Bestätigung eines Baubiologen.

Standortmanagement

- Verpflichtung zur Implementierung eines Standortmanagements. Ziel: Einrichtung einer Berliner Immobilien- und Standortgemeinschaft im Sinne des Berliner Gesetzes zur Einführung von Immobilien- und Standortgemeinschaften (BIG)
- Definition der Ziele und Aufgaben des Standortmanagements
- Verpflichtung zur Umsetzung eines Betriebskonzepts zur Ver- und Entsorgung und zur Gewährleistung der erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen für eine ordnungsgemäße öffentliche Ver- und Entsorgung

Verkaufsflächensteuerung

- Verpflichtung zur Beschränkung der Verkaufsfläche in der gesamten 'Urbanen Mitte' auf 5.000 m^2 und im Plangebiet ‘Urbane Mitte Süd‘ auf 1.000 m^2; Sicherung der maximal 1.000 m^2 Verkaufsfläche über eine Baulast

Deutsche Bahn

- Verpflichtung, Berlin von sämtlichen Ansprüchen der Deutschen Bahn freizustellen für den Fall, dass die Deutsche Bahn gegenüber Berlin Ansprüche im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geltend macht

Sicherung der Vertragserfüllung

- Zur Sicherung der Vertragserfüllung werden Regelungen zu Anträgen und Bewilligungen, zu Bürgschaften sowie zu Vertragsstrafen vereinbart.

Städtebaulicher Rahmenvertrag

- Anteilige Erfüllung der Verpflichtungen der Vivico Real Estate GmbH aus dem Städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005
- Verzicht auf die Geltendmachung von Schadensersatz- und Ausgleichsansprüchen aus Ziffer 11 des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 oder auf Planungsschäden gegenüber dem Land Berlin

Nachweispflichten

- Verpflichtung bei Beantragung von Baugenehmigungen jeweils die Einhaltung der auf den Antragsgegenstand bezogenen Vertragsbestimmungen gegenüber dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nachzuweisen

3.16.2 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

3.16.2.1 Regelungserfordernis

Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße

Das Plangebiet benötigt eine öffentliche Erschließung. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 ist vorgesehen, dass das Baufeld 'Urbane Mitte' einen Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße erhält. Für diesen Anschluss ist es erforderlich, die geplante Privatstraße in Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße in einer Länge von ca. 90 m über ein Grundstück (Flurstück 3504) zu führen, dass sich im Sondervermögen des Landes Berlin befindet. Das Grundstück wird heute als Stellplatzanlage des Deutschen Technikmuseums genutzt. Die benötigte Fläche wird der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft nicht über einen Grundstücksverkauf, sondern über die Eintragung von Baulasten und Dienstbarkeiten zur Verfügung gestellt. Dazu wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen.

SenStadt

Nachbarzustimmung zur Abstandsflächenüberschreitung

In der Nachbarschaftsvereinbarung stimmt das Land Berlin/ die BIM außerdem der Lage von Regel-Abstandsflächen (bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln) auf dem Landesgrundstück zu (vgl. Kapitel A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“). Die Abstandsflächenüberschreitung ist fiktiv, da auf Grundlage von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen festgesetzt wird.

3.16.2.2 Nachbarschaftsvereinbarung

Am 15.07.2019 wurde die „Nachbarschaftsvereinbarung Trebbiner Straße“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und dem Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

In der Vereinbarung werden die nachbarschaftlichen Schnittstellen geregelt werden, wie z.B.

- § 1 Zustimmung zum Bebauungsplan

  Das Land Berlin/ die BIM stimmt dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab zu.

- § 2 Zustimmung zu den Baumaßnahmen

  Das Land Berlin/ die BIM stimmt insbesondere den durch die geplante Bebauung auf ihr Grundstück geworfenen Abstandsflächen zu. Es bedarf keiner Sicherung von Abstandsflächen auf dem Landesgrundstück, da sich die geringeren Abstandsflächen durch ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan ergeben (§ 6 Abs. 5 Satz 4 BauOBln).

- § 5 Nutzungsrechte / Entschädigung

  Das Land Berlin/ die BIM räumt der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft am Flurstück 3504 dauerhaft ein Geh-, Fahr-, Feuerwehrzufahrts- und Leitungsrecht ein. Das Recht umfasst auch den für die Baumaßnahmen notwendigen Baustellenverkehr. Das Land Berlin/ die BIM verpflichtet sich, das Recht durch Bewilligung einer Dienstbarkeit und durch Abgabe von Baulasterklärungen zu sichern.

  Das Land Berlin/ die BIM ist verpflichtet, am Landesgrundstück Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß den Vorgaben des Bebauungsplans VI-140cab einzuräumen, sobald der Bebauungsplan festgesetzt ist.

  Die Zufahrt von der Trebbiner Straße über das Landesgrundstück zum Baugrundstück der ‚Urbanen Mitte‘ in Ausübung der vereinbarten GFL-Rechte wird mittels versenkbarer Poller reguliert. Die Poller werden so platziert, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende die Zufahrt jederzeit ungehindert nutzen können. Im Übrigen wird der Zugang von der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft durch ein System mit Transpondern, Berechtigungskarten o.ä. in Abstimmung mit dem Land Berlin/ der BIM organisiert.

  Dem Land Berlin/ der BIM ist bekannt, dass über das Flurstück 3504 zukünftig eine Zufahrt zum Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn verlaufen wird. Diese Zufahrt wird vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellt werden. Das Land Berlin/ die BIM ist hiermit einverstanden und duldet die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd über ihr Grundstück.

Senstadt

- § 6 Gestaltung der Privatstraße

  Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft wird auf ihre Kosten einmalig eine Privatstraße herstellen. Umfang und Gestaltung der Privatstraße sind in Anlagen dargestellt. Die Verkehrssicherungs- und die Unterhaltspflicht für die Privatstraße trägt die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft.

- § 7 Parkplätze

  Im Zuge der Herstellungsmaßnahmen entfallen auf dem Landesgrundstück 13 Kfz-Stellplätze. Zum Ausgleich wird von der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft auf ihre Kosten eine Stichstraße mit 13 Kfz-Stellplätzen auf dem Landesgrundstück hergestellt. Die Stellplätze werden im zeitlichen Zusammenhang mit der Privatstraße hergestellt. Die Verkehrssicherungs- und die Unterhaltspflicht für die Stichstraße und die Stellplätze trägt das Land Berlin/ die BIM.

- § 8 Zaun

  Durch die Nutzungsrechte entsteht für das Land Berlin/ die BIM ein erhöhtes Sicherungsbedürfnis an der westlichen Grenze des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums. Daher verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft zur einmaligen Herstellung eines Zaunes auf dem Landesgrundstück entlang dieser Grundstücksgrenze auf ihre Kosten. Lage, Art, Höhe, Ausführung und beispielhaftes Fabrikat des Zaunes sind in Anlagen beschrieben. Die Verkehrssicherungs- und die Unterhaltspflicht für den Zaun trägt das Land Berlin/ die BIM.

<u>Flächenumfang</u>

Zur Realisierung des Konzepts (Straßenanbindung und Ersatzstellplätze) ist auf dem landeseigenen Grundstück der in Abbildung 23 grau dargestellte Flächenumfang erforderlich.

SenStadt

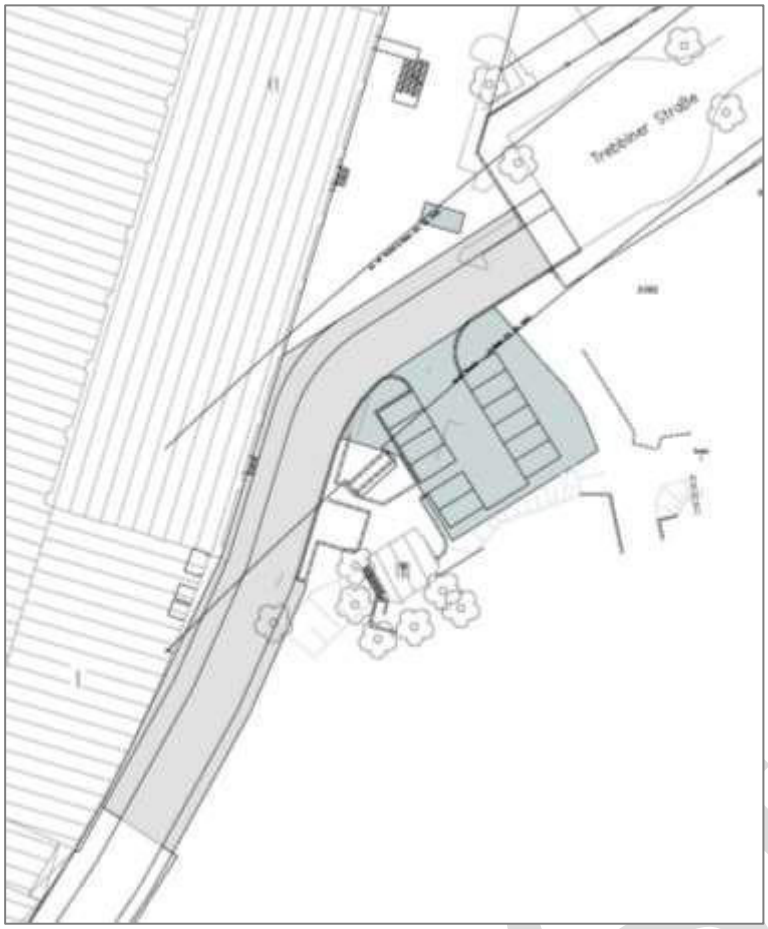


Abbildung 23: Erforderlicher Flächenumfang zur Realisierung des Konzepts

Nach der Umgestaltung dient die neue Stellplatzanlage als Ersatz für entfallene Stellplätze zur Nutzung durch das Deutsche Technikmuseum. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft wird lediglich die Privatstraße nutzen. (Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nur die Fläche der Privatstraße.)

3.16.3 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

Am 23.04.2018 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..

In der Vereinbarung werden die nachbarschaftlichen Schnittstellen geregelt werden, wie z.B.

- § 2 Nachbarzustimmung zur Abstandsflächenüberschreitung

  Die STATION Grundbesitz Gesellschaft erteilt ihre Zustimmung zur Lage von Regel-Abstandsflächen auf ihrem Grundstück. (Anmerkung: Aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen sind sie fiktiv.)

- § 4 Wegerecht für das Nachbargrundstück

  Regelung zum Umfang des Mitbenutzungsrechts der verlängerten Trebbiner Straße durch die STATION Grundbesitz Gesellschaft

- § 5 Verlegung der Flucht- und Rettungswege

Die durch Baulast gesicherte Feuerwehrzu- und umfahrt für die STATION Grundbesitz Gesellschaft wird teilweise überplant. In der Nachbarschaftsvereinbarung wurden daher Regelungen zur Verlegung dieser Flucht- und Rettungswege vereinbart. Die STATION Grundbesitz Gesellschaft stimmt der angestrebten Verlegung der Flucht- und Rettungswege, für die noch keine abschließende Planung vorlag, bereits zu. Sie verpflichtet sich, bei der Anpassung der Genehmigungen, Grunddienstbarkeiten sowie Baulasten mitzuwirken. Im Gegenzug verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft, die Verlegungen so auszuführen, dass nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Baugenehmigungen ausgeschlossen sind und jederzeit die erforderlichen Flucht- und Rettungswege für den Messe- und Veranstaltungsbetrieb der STATION Grundbesitz Gesellschaft gewährleistet sind. Konzeptionell soll die Feuerwehrzu- und umfahrt der STATION Berlin soweit möglich auf den mit Fahrrechten zu belastenden Flächen des Bebauungsplans verlaufen.

- § 6 Gemeinsame Vorplatzgestaltung

  Die STATION Grundbesitz Gesellschaft und die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft vereinbaren, die Vorplatzsituation südlich der zur STATION Berlin gehörenden Halle 8 gemeinsam zu gestalten.

3.16.4 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

Am 14.05.2020 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der Deutschen Bahn Netz AG geschlossen, in der die Schnittstellen zwischen dem südlichen Baugrundstück der ‚Urbanen Mitte‘ und dem S-Bahntunnel geregelt werden. Das ‚Baugrundstück Süd‘ beinhaltet die Flächen im Eigentum der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME), umfasst also nicht das gesamte Plangebiet. Die UME wird im Vertrag als Bauherr bezeichnet. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

Regelungsinhalte der Nachbarschaftsvereinbarung sind z.B.

- § 1 Vorbemerkung
- § 1 (4) Auf dem ‚Baugrundstück Süd‘ befindet sich Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn: die Nord-Süd-S-Bahn und weitere betriebsnotwendige Anlagen.

  Die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung (auch in ihrer Erschließungsfunktion) steht mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage im Einklang.
- §2 Risikofreistellung der Bahn

  Der Bauherr stellt die Deutsche Bahn von allen erforderlichen und angemessenen Kosten und Risiken frei, welche im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben ‚Baugrundstück Süd‘ entstehen.
- §3 Haftungsumfang und Beweislastumkehr

  Weist die Deutsche Bahn nach, dass ihr ein Schaden an der Eisenbahninfrastruktur nach Beginn der Baumaßnahmen auf dem ‚Baugrundstück Süd‘ entstanden ist, trägt der Bauherr die Beweislast dafür, dass der Schaden nicht durch die Baumaßnahme entstanden ist.
- §4 Versicherung

Senstadt

Der Bauherr verpflichtet sich, eine Bauherren-Haftpflicht-Versicherung abzuschließen.

- §5 Bürgschaft

  Der Bauherr verpflichtet sich, vor Baubeginn eine selbstschuldnerische Bürgschaft zu überreichen.

- §6 Bestandserfassungen der Eisenbahninfrastruktur

  Der Bauherr trägt die Kosten für eine Bestandserfassung der Eisenbahninfrastruktur vor Baudurchführung durch einen beim Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Bausachverständigen zum Zwecke der Beweissicherung. Die Beauftragung erfolgt durch die Deutsche Bahn.

  Auf Kosten des Bauherrn erfolgen nach Fertigstellung des Bauvorhabens sowie 5 Jahre danach Bauwerksprüfungen auf Basis der Richtlinien der Deutschen Bahn.

- §7 Einwirkungen auf die Eisenbahninfrastruktur

  Der Bauherr verpflichtet sich, die Erschütterungen seiner Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten und sichert gleichermaßen zu, dass diese Erschütterungen die Substanz der bestehenden Eisenbahninfrastruktur nicht beschädigen.

- §8 Beteiligung der Bahn in weiteren Planungsphasen
- §8 (1) Die Deutsche Bahn wird im Bebauungsplanverfahren als Träger öffentlicher Belange sowie im Baugenehmigungsverfahren beteiligt. Die Deutsche Bahn erhält den vom Bauherrn eingereichten Bauantrag 14 Kalendertage nach Einreichung bei der Behörde zur Information.
- §8 (2) Im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Bauplanungs- und Baugenehmigungsverfahren behält sich die Deutsche Bahn vor, auf Kosten des Bauherrn externe Firmen oder EBA-Sachverständige zu beteiligen und Stellungnahmen abzugeben. Schadensersatzansprüche des Bauherrn gegen die Deutsche Bahn wegen der Beteiligung und/oder Untätigkeit in den weiteren Planungsphasen sind ausgeschlossen. Stellungnahmen der Deutsche Bahn führen nicht zur Umkehr der vertraglich geregelten Beweislast des Bauherrn und entlassen diesen nicht aus der Gefährdungshaftung.
- §10 Immissionen der Bestandsanlagen sowie baulicher Maßnahmen und künftiger Anlagen der Deutschen Bahn
- §10 (1) Der Bauherr duldet gegenüber der Deutschen Bahn sämtliche Erschütterungs- und Schallimmissionen, Staubimmissionen, Funkenflug sowie das Bestehen von Elektrofeldern.
- § 10 (3) Der Bauherr trifft selbst alle notwendigen Vorkehrungen, damit seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.
- § 10 (4) Der Bauherr kann diesbezüglich gegenüber der Deutschen Bahn keine Ansprüche herleiten.
- §11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab

  Die Deutsche Bahn stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab zu.

Senstadt

3.16.5 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen Baufeld Nord und Baufeld Süd

Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) hat der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Vereinbarung vom 7. Juni 2018 gestattet, dass bei Anwendung des § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Regel-Abstandsflächen der Nachbarbebauung auf ihrem Grundstück liegen. Die Gestattungsvereinbarung liegt dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor.

SenStadt

4. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB)

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die abwägungsrelevanten Belange werden nach Kenntnis der Anregungen, Bedenken und Einwendungen, die bei der Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vorgebracht werden, ergänzt.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden insbesondere folgende Belange berücksichtigt sowie gegeneinander und untereinander abgewogen:

4.1 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)

Wohnen ist nur sehr eingeschränkt Bestandteil der zulässigen Nutzungen in den festgesetzten Kerngebieten. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind nicht zulässig. Bei der Planung von Betriebswohnungen sind im Baugenehmigungsverfahren gesunde Wohnverhältnisse nachzuweisen. Der Schwerpunkt liegt in der gewerblichen Nutzung und damit wird im Plangebiet insbesondere die Gewährleistung gesunder Arbeitsverhältnisse nachgewiesen. Im Umfeld des Plangebiets werden die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse berücksichtigt. Die Bewertung erfolgte im Rahmen von Fachgutachten. Entsprechend des Ergebnisses werden im Bebauungsplan im Rahmen von Festsetzungen z.B. Nutzungen eingeschränkt, Brennstoffe vorgegeben oder bauliche Vorgaben gemacht:

- Tagesbelichtung: Alle 4 Fassaden von Turm 6 (MK 6) halten die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht ein. Hier wurden die Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse gutachterlich[21] überprüft. Mit Blick auf die Ergebnisse des Gutachtens wird davon ausgegangen, dass bis auf die Räume unter dem Fassadenvorsprung an der Nordost-Fassade von Turm 6 überall die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung gegeben ist. Unter Berücksichtigung der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO wurde die Tagesbelichtung auch im Kerngebiet MK 7 überprüft. Bis auf die Räume in den beiden unteren Geschossen über dem Sockel an der Nordfassade wird davon ausgegangen, dass überall die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung gegeben ist.
- Für die Räume mit ausreichender Tagesbelichtung sind gesunde Arbeitsverhältnisse gegeben. Für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung werden die zulässigen Nutzungen eingeschränkt. Bezogen auf den Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO werden tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen (textliche Festsetzung 1.8). Damit können auch in diesen Räumen gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt werden (vgl. Kapitel A III 3.5.1.6 „Prüfschritt E - Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung“).
- Luftverunreinigende Stoffe: Das Plangebiet liegt vollständig im Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung. Sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Andere Brennstoffe sind zur Wahrung der Belange der Luftreinhaltung im Sinne des BImSchG nur zulässig, wenn die Emissionswerte vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind (vgl. textliche Festsetzung 7.1).

[21] Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

- Luftschadstoffe: Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden[22]. Die Ausbreitungsrechnung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten. Die lufthygienischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden bei Umsetzung des Bauvorhabens erfüllt. Zudem ergeben sich durch das Bauvorhaben keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebiets.
- Schallschutz: vgl. Kapitel A III 4.2 „Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – Schallschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)“
- Erschütterungsschutz: Zur Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen wurde eine messtechnische und rechnerische Untersuchung[23] durchgeführt. Aus gutachterlicher Sicht wird auf Grundlage der Prognoseergebnisse empfohlen, Maßnahmen zur Reduktion der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr für die Neubauten in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 zu treffen. Insbesondere sind hohe Sekundärluftschallimmissionen aus dem S-Bahnverkehr für die nahe am Tunnel gelegene Bebauung zu erwarten. Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen werden für die geplanten Gebäude im Plangebiet, sowohl für eine Wohn- als auch eine Büronutzung, erforderlich. Es wird daher festgesetzt (textliche Festsetzung 7.2), dass bauliche Anlagen schwingungstechnisch abgekoppelt vom S-Bahntunnel errichtet werden müssen, vgl. Kapitel A III 3.11 „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)“.
- Elektrische und magnetische Felder: Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den ober- und unterirdischen Bahnanlagen am Gleisdreieck (U-, S-, Fern-/ Regionalverkehr) wurden die elektrischen und magnetischen Felder gutachterlich[24] untersucht. Im Ergebnis wird festgestellt, dass der Schutz der Allgemeinheit nach 26. BImSchV vor magnetischen Gleichfeldern sowie vor elektrischen und magnetischen Wechselfeldern auch unter Einbeziehung aller Unsicherheiten sichergestellt ist. Schutzmaßnahmen gegenüber elektrischen und magnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

4.2 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – Schallschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)

Zur Ermittlung von Anforderungen an den Schallschutz wurde eine schalltechnische Untersuchung[25] durchgeführt. Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung ist der Bebauungs- plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst

[22] Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 05.11.2021

[23] Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, GuD Consult, 08.11.2021

[24] Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bundeshauptstadt Berlin, Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck, Möhler+Partner Ingenieure AG, April 2018

[25] Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung, ALB Akustiklabor Berlin, 02.11.2022

vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen wurden detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für das Jahr 2030 der Schienenwege durchgeführt.

In der schalltechnischen Untersuchung werden neben dem Prognosenullfall zwei Prognoseplanfälle unterschieden:

- Prognoseplanfall 1 (PPF 1) ohne S-Bahnlinie S 21 und ohne ‚Urbane Mitte Nord‘
  - Vollausbau im Plangebiet entsprechend dem Masterplan ‚Urbane Mitte‘, Bestandsbebauung außerhalb des Plangebiets, vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne (außer ‚Urbane Mitte Nord‘) ermöglichten Bauvorhaben
  - Kfz-Verkehrszahlen des "Analyse-Planfalls" gemäß Verkehrsgutachten vom 03.08.2021
  - Schienenverkehrszahlen Prognose 2030 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte
- Prognoseplanfall 2 (PPF 2) mit S-Bahnlinie S 21 und mit ‚Urbane Mitte Nord‘
  - Bebauung wie im PPF 1, zusätzlich Vollausbau im Plangebiet ‚Urbane Mitte Nord‘
  - Bau der Trasse und eines offenen Hochbahnhofs der S-Bahnlinie S 21 (1. Obergeschoss)
  - Kfz-Verkehrszahlen wie im PPF 1
  - Schienenverkehrszahlen Prognose 2030 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte, Prognose der Deutsche Bahn AG für die geplante S-Bahnlinie S 21

Der Prognoseplanfall 2 stellt den Worst-Case hinsichtlich der auf das Vorhaben einwirkenden Verkehrslärmimmissionen dar.

Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten sowie der 16. BImSchV.

Hinweis:

Die schalltechnische Untersuchung (ALB 2022) hat als Beurteilungsgrundlage u. a. das Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 verwendet. Im Juli 2023 ist die Novellierung der Norm als Weißdruck erschienen. Das Beiblatt 1 zu DIN 18005:2023-07 weist für Kerngebiete im Vergleich zur Fassung von 1987 verringerte schalltechnische Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm von tags/nachts 63/53 dB(A) aus. Gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 betrugen die SOW für Verkehrslärm in Kerngebieten tags/nachts 65/55 dB(A). Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Inhalte der schalltechnischen Untersuchung und somit auf die Fassung Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05. Die angegebenen Werte zur Höhe der Überschreitungen der SOW erhöhen sich jeweils um 2 dB(A), Daraus ergeben sich jedoch keine abweichenden Schlussfolgerungen oder Bewertungen. Insbesondere die planerische Abwägungsentscheidung gegen eine Wohnnutzung bleibt unberührt und wird durch die Verringerung der SOW sogar noch weiterführend gestützt.

Darüber hinaus erfolgten Berechnungen

- zu den Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets durch vorhandene angrenzende gewerbliche Nutzungen mit Beurteilung gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm
- zu den durch die planermöglichten gewerblichen Nutzungen verursachten Fahrzeuggeräuschen auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Plangebiets im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm

- zu den Freizeitanlagen im Umfeld des Plangebiets mit Beurteilung gemäß Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln)

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

4.2.1 Verkehrslärm

Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich im Prognoseplanfall 2 (PPF 2) mit dem Bau der S-Bahnstrecke S 21 mit einem geplanten offenen Hochbahnhof auf dem neuen S-Bahnviadukt in den geplanten Kerngebieten MK 1 bis MK 3 im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der PPF 2 wird daher vorsorglich der Beurteilung und der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen im Sinne eines Worst-Case zugrunde gelegt. Die dominierende Quelle für Verkehrslärmimmissionen ist der Schienenverkehr. Die Verkehrsgeräusche des Kfz-Verkehrs tragen im Plangebiet nur vernachlässigbar zum Gesamtverkehrslärm bei.

SenStadt

Auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse werden für das Plangebiet folgende Schlussfolgerungen ableiten:

1. Bezüglich der rechtlich anerkannten "Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung" von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts:

   Die Schwellenwerte werden an großen Teilen der Fassaden der Gebäude im Plangebiet überschritten. Die Fassadenbereiche mit Überschreitung der entsprechenden Schwellenwerte sind in der Abbildung 24 für tags (Bild links) und nachts (Bild rechts) durch rote Punktsymbole gekennzeichnet.

2. Bezüglich der schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Kerngebiete tags/nachts von 65/55 dB(A):

   Die SOW werden tags und nachts vor den südlichen, westlichen und nördlichen Fassaden überschritten. Die zusätzlichen Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitung der entsprechenden SOW sind in der Abbildung 24 für tags (Bild links) und für nachts (Bild rechts) gekennzeichnet. Nur vor den Fassadenbereichen ohne Punktsymbole ist der jeweilige SOW eingehalten.

   Die Überschreitungen der SOW gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 betragen vor den Fassaden der planermöglichten Gebäude maximal 7 dB(A) tags und 14 dB(A) nachts an der Westfassade des Turms 7 im
   6. OG. Hohe Beurteilungspegel treten auch vor der südwestlichen und nordwestlichen Fassade des Turms 6 auf.

   Der SOW von 65 dB(A) tags wird an folgenden Fassaden eingehalten:

   - Turm 6: Nordostfassade bis zum 9. OG und Südostfassade
   - Turm 7: Ostfassade
   - Sockelgeschoss: Ostfassade

   Der SOW von 55 dB(A) nachts wird an folgenden Fassaden eingehalten:

   - Turm 6: Südostfassade (bis auf Teilflächen mit geringfügiger Überschreitung im 6. und 7. OG)
   - Turm 7: Ostfassade
   - Sockelgeschoss: Ostfassade

Um die Auswirkungen des zusätzlichen Schienenverkehrslärms der S-Bahnlinie S 21 auf die Höhe der Verkehrslärmpegel vor den Fassaden der geplanten Gebäude der ‚Urbanen Mitte Süd‘ aufzuzeigen, wurden die Pegeldifferenzen PPF 2 (mit S 21) minus PPF 1 (ohne S 21) ermittelt. Das Ergebnis zeigt, dass die geplante S-Bahnlinie S 21 vor den zur Bahntrasse ausgerichteten Fassaden der geplanten Gebäude erhebliche Zunahmen der Beurteilungspegel um bis zu 3 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts verursacht.

In der schalltechnischen Untersuchung wird vorgeschlagen, die Anforderungen an den Schallschutz der Außenbauteile vorsorglich auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse zum PPF 2 zu ermitteln.

Stadt

Abbildung 24: Kennzeichnung der Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitungen des schalltechnischen Orientierungswertes (SOW) tags von 65 dB(A) bzw. des "Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung" tags von 70 dB(A) (Bild links) und des SOW nachts von 55 dB(A) bzw. des "Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung" nachts von 60 dB(A) (Bild rechts) (jeweils höchster Pegel je Fassadenpunkt); Quelle: Schalltechnische Untersuchung vom 02.11.2022

Für die allgemein in den Kerngebieten zulässigen Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, die ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen sowie für die Raumarten Büroräume o. Ä. und Unterrichtsräume o. Ä. sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Mit dem Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurde geregelt, dass im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr besteht, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.

Um zu verdeutlichen, welche Anforderungen an den baulichen Schallschutz sich gemäß DIN 4109-1 ergeben, wurden in der schalltechnischen Untersuchung exemplarische Berechnungen durchgeführt. Grundlage sind die an Fassadenpunkten für die Verkehrswegearten Kfz-Verkehr und Schienenverkehr berechneten Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms. Die

entsprechenden Berechnungsergebnisse sind in Kapitel A III 4.2.6 „Beispielberechnungen zum baulichen Schallschutz“ dargestellt,

Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm gemäß DIN 4109-1 ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den Lärmschutzmaßnahmen vgl. Kapitel. A III 4.2.4 „Lärmschutzmaßnahmen“.

4.2.1.1 Beurteilung des planermöglichten Straßenneubaus in Verlängerung der Trebbiner Straße gemäß der 16. BImSchV

Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll planungsrechtlich der Neubau einer privaten Verkehrsfläche – Verlängerung der Trebbiner Straße – ermöglicht werden. Der Neubau wird analog einer öffentlichen Straße betrachtet, womit der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV gegeben ist. Es wurde geprüft, ob für im Bestand vorhandene schutzbedürftige Nutzungen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Tag und/oder Nacht der 16. BImSchV vorliegt. Die vorhandenen Nutzungen im Umfeld des geplanten Neubaus der Trebbiner Straße sind wie Gewerbegebiet einzustufen. Für die Immissionsorte im Gewerbegebiet gelten die Immissionsgrenzwerte 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Einzige Ausnahme bildet die Hausmeisterwohnung im Haus Trebbiner Straße 8-9, die vorsorglich wie Mischgebiet mit den Immissionsgrenzwerten 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts beurteilt wird.

Im Ergebnis der Berechnungen ist festzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten weit unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich durch den planermöglichten Straßenneubau demnach nicht.

4.2.1.2 Anwendung der RLS-19

Die Ermittlung von Verkehrsgeräuschen anhand der RLS-19 war im Planverfahren nicht erforderlich. Die Anwendung der RLS-19 ist daher auch kein Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan.

SenStadt

Für das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘ wird die 16. BImSchV außerdem ohnehin lediglich analog angewendet, da es sich bei der neuzubauenden Straße um eine Privatstraße handelt und nicht um eine öffentliche Straße, wie von der 16. BImschV vorausgesetzt. Der Straßenverkehrslärm ist im Plangebiet zudem von untergeordneter Bedeutung. Dominierende Lärmquelle ist der durch den Schienenverkehr verursachte Lärm.

4.2.2 Gewerbelärm

Bezüglich der vorhandenen gewerblichen Betriebe und Anlagen im Untersuchungsraum und der im Plangebiet zu erwartenden Schallimmissionen können folgende Schlussfolgerungen getroffen werden:

4.2.2.1 Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der möglichen Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass bei drei zulässigen Szenarien des Veranstaltungsbetriebs der Immissionsrichtwert gemäß TA Lärm nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten wird.

Lediglich in dem Szenario "Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8" wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der Immissionsrichtwert nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand Immissionsrichtwert- Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC bestätigt in ihrer Stellungnahme im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung diese gutachterliche Einschätzung. Auch sie hält es für angemessen, die für besondere Fälle berechneten Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte um weniger als 1 dB zu tolerieren.

Der Immissionsrichtwert nachts ist vorliegend nur dann anzuwenden, sofern sich an den entsprechenden Fassaden Fenster von Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten oder von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen befinden. Für Büro- und Unterrichtsräume o. Ä. gilt im Vergleich zur Tagzeit nachts kein erhöhter Schutzanspruch, vgl. Kapitel A III 4.2.2.1 „Büro- und Unterrichtsräume – Schutzanspruch nachts“. Dem Schutzbedürfnis dieser Raumarten ist ausreichend Rechnung getragen, wenn der höhere Immissionsrichtwert Tag von 60 dB(A) eingehalten wird. Dieser Immissionsrichtwert wird vor allen Fassaden der möglichen Gebäude sicher eingehalten.

Liefer- und Ladegeräusche südlich der Halle 8: Die Geräuschimmissionen durch die ausschließlich tagsüber zulässigen Liefer- und Ladegeräusche südlich der Halle 8 wurden im schalltechnischen Gutachten exemplarisch für den Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8 ermittelt. Der höchste Beurteilungspegel tritt mit 58,6 dB(A) an der Nordostfassade des Turms 6 im 1. Obergeschoss auf. Im Ergebnis der Untersuchung des Liefer- und Ladebetriebs ist festzustellen, dass der Immissionsrichtwert tags für Kerngebiete von 60 dB(A) an allen Immissionsorten unterschritten wird.

Tieffrequente Geräuschimmissionen: Wie gesonderte Berechnungen zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräu-

Senat

sche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten.

Keine zusätzliche Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten: Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION Berlin stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION Berlin zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Auch wenn das Plangebiet südlich liegt, führen Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin.

Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan für Berlin von 1960 planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig *"Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können".* Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die genannten Begrenzungen der Geräuschimmissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION Berlin genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zu erwarten. Sie sind auch aktuell nicht geplant. Denn ausweislich eines aktuell beantragten und zwischenzeitlich auch erteilten Vorbescheids der heutigen Grundstückseigentümerin plant diese eher die Konversion des Grundstücks in einen Bürostandort unter teilweiser Aufgabe des Veranstaltungsbetriebs. Zukünftig sind daher eher weniger und nicht mehr Emissionen zu erwarten.

Übrige vorhandene gewerbliche Nutzungen: Die durch die übrigen vorhandenen gewerblichen Nutzungen im Umfeld des Plangebiets verursachten Geräuschimmissionen sind aufgrund der bestehenden und deutlich näher zu den Nutzungen gelegenen Wohngebäude, an denen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete eingehalten werden müssen, für schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet nicht von Bedeutung.

Innerhalb des Plangebiets mögliche Betriebe und Anlagen: Die Prognose und Beurteilung der Auswirkungen der im Plangebiet möglichen gewerblichen Nutzungen ist infolge des Fehlens einer hinreichend genauen Planung nur bedingt möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend in die entsprechenden Baugenehmigungsverfahren verlagert werden und wird dort auch als möglich eingeschätzt.
Die von stationären Anlagen der Haustechnik oder ihren Komponenten (RLT-Anlagen, Kälteanlagen etc.) bzw. über Fenster, Türen, Außenwände, Dach und Lüftungsöffnungen einer Haustechnik-Zentrale abgestrahlten Geräusche müssen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an jeweils maßgeblichen Immissionsorten unter Berücksichtigung der Geräuschanteile von vorhandenen Anlagen einhalten. Dies gilt für Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Plangebiets.

Vorhabenbezogener Kfz-Verkehr: Die Untersuchung zu den Verkehrsgeräuschen durch den vorhabenbezogenen Kfz-Verkehr auf öffentlichen Straßen kommt zu dem Ergebnis, dass selbst die durch alle planermöglichten Gewerbenutzungen im Plangebiet zusammen verursachte Zunahme des Verkehrs auf der einzigen Zufahrtsstraße Trebbiner Straße keine Maßnahmen gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm erfordert.

4.2.2.2 Büro- und Unterrichtsräume – Schutzanspruch nachts

Für Büro- und Unterrichtsräume o.ä. gilt nach Ansicht des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts sowie des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg im Vergleich zur Tagzeit nachts kein erhöhter Schutzanspruch.

Die abgesenkten Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 Satz 1 der TA Lärm für die Nacht tragen dem besonderen Ruhe- und Schlafbedürfnis der Wohnbevölkerung Rechnung. Ein solches Ruhebedürfnis besteht bei einer nächtlichen beruflichen Nutzung von Büroräumen grundsätzlich nicht (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2017 – 5 S 1475/16, BeckRS 2017, 150714, Rn. 135; vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, BeckRS 2007, 26832). Da Büroräume nicht zum Schlafen bestimmt sind und dort auch üblicherweise nicht geschlafen wird, müssen diese Werte nachts daher für Büronutzungen nicht eingehalten werden (vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, BeckRS 2007, 26832). Dem Schutzbedürfnis wird ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren

SenStadt

Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Dafür spricht auch, dass der TA Lärm laut dem Bundesverwaltungsgericht die Vorstellung zugrunde liegt, dass nachts ein höheres Schutzniveau in allen „Wohn- und Schlafräumen“ sicherzustellen sei (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29. August 2007 – 4 C 2.07, ZfBR 2008, 56(59)). Dies ist aber in Büroräumen nicht relevant, da sie nicht zum Wohnen und Schlafen bestimmt sind.

Es wird angenommen, dass der abgesenkte Richtwert der TA Lärm für Gewerbegebiete regelmäßig nur auf den Schutz von Wohn(schlaf)räumen ziele. Zwar wird vertreten, diese Annahme stehe im Widerspruch dazu, dass die TA Lärm die Herabsenkung des nächtlichen Richtwerts für Gewerbegebiete regelhaft vorschreibt, die Wohnnutzung in jenen Gebieten aber nur ausnahmsweise zulässig ist (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 150). Der für den maßgeblichen Immissionsort nach der TA Lärm zu beurteilende, schutzbedürftige Raum bestimmt sich nach der DIN 4109:1989-11. (Ergänzung durch den Plangeber: Die geltende DIN 4109-1:2018-01 führt die schutzbedürftigen Räume unter Ziffer 3.16 auf.) Dort sind unter „Schallschutz im Hochbau“ Nr. 4.1 neben Wohn- und Schlafräumen auch Büroräume als schutzbedürftige Räume genannt (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 143). Diese Sichtweise unterstellt, müssten auch für Büroräume die nachts abgesenkten Immissionsrichtwerte gelten. Selbst dann wird vorliegend der Immissionsrichtwert nachts aber nur an zwei Fassaden – nur an begrenzten Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen und an der Nordwestfassade lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand – überschritten. Zudem beträgt die Überschreitung auch nur 0,5 dB und ist somit nur äußerst geringfügig. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms kann von einer weitgehenden Überlagerung ausgegangen und die Überschreitung dieses Immissionsrichtwerts daher insgesamt vernachlässigt werden. Dies bestätigt sich auch aus den „Handlungsempfehlungen zum Lärmschutz in der Planung – Gewerbelärm“ der Landeshauptstadt München zur Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm: „Eine dauerhafte Überschreitung der Immissionsrechtwerte ist lediglich um bis zu 1 dB gemäß Ziff. 3.2.1 [Abs. 3] TA Lärm möglich, da in diesem Falle die Genehmigung eines Betriebs nicht versagt werden soll.“

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in dieser Entscheidung zudem ausdrücklich offengelassen, ob für Büroräume im Einzelfall eine Sonderprüfung nach Nr. 3.2.2 der TA Lärm angezeigt sein und dabei festgestellt werden kann, dass benutzte Büroräume auch nachts nur den Schutzanspruch der Tageszeit haben (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 148).

In diesem Sinne kann es bei der Ansicht des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts sowie des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg bleiben, wonach Büroräume nachts nicht schutzwürdig sind und der Immissionsrichtwert Nacht dort daher nicht eingehalten werden muss.

Für diese Büronutzungen ist daher vorliegend die Einhaltung des Immissionsrichtwerts Tag von 60 dB(A) ausreichend (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, S. 111). Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN 4109 und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden.

Senat

4.2.3 Freizeitlärm

Für die südlich des Plangebiets gelegenen Freizeitanlagen im Ostpark und für die Beachvolleyballfelder im Westpark wurden vor den Fassaden der Türme im Kerngebiet MK 7 die Beurteilungspegel ermittelt. Es zeigte sich, dass vor der Südfassade des Turms 7 (MK 7) tags innerhalb der Ruhezeiten der entsprechende Immissionsrichtwert der Freizeitlärm-Richtlinie von 55 dB(A) um maximal ca. 5 dB(A) überschritten wird. Vor der Westfassade und vor dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 (MK 7) beträgt die Überschreitung in diesen Beurteilungszeiten zwischen 0,8 und 3,2 dB(A). Außerhalb der Ruhezeiten tagsüber an Werktagen sowie Sonn- und Feiertagen wird keine Immissionsrichtwert-Überschreitung festgestellt. Den Berechnungen wurden Worst-Case-Emissionsansätze zugrunde gelegt.

Die Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich vorwiegend an dem Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Da in den Kerngebieten Wohnungen für einen eingeschränkten Personenkreis (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO) nur ausnahmsweise zugelassen werden, sind nach Auffassung des Schallgutachtenden die Immissionsrichtwerte (IRW) für Ruhezeiten nicht anzuwenden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC bestätigt in ihrer Stellungnahme vom 29.01.2019 im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung diese gutachterliche Einschätzung. Sie hält diesen Ansatz für angemessen.

4.2.4 Lärmschutzmaßnahmen

Aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist grundsätzlich der Vorzug gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu geben.

4.2.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahme

Prinzipiell mögliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen unterliegen grundsätzlich der Fachplanung in der Verantwortung der Schienenverkehrsträger und sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Beim Bau der S-Bahnstrecke S 21 ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, die gemäß der 16. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden an den Trassen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt, da noch keine entsprechenden Planungsdaten vorlagen. Die Berechnungsergebnisse stellen somit im Hinblick auf die Geräuschemissionen und -immissionen der geplanten S-Bahnstrecke S 21 den Worst-Case dar.

Die Straßen mit größerem Verkehrsaufkommen befinden sich außerhalb des Plangebiets und tragen nur geringfügig zum Gesamtverkehrslärmpegel bei, der durch den Schienenverkehrslärm dominiert wird. Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen kommen daher in Bezug auf das Plangebiet nicht in Betracht.

4.2.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen aus den o. g. Gründen nicht realisierbar sind, kommen grundsätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen infrage, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zumindest im Innenbereich von schutzbedürftigen Räumen − Büroräumen u. ä., Unterrichtsräumen u. ä., Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen etc. − zu sichern.

4.2.5 Hinnahme einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte

Folgende städtebauliche Gründe sprechen allgemein und speziell im vorliegenden Fall für die Hinnahme einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte:

1. Der Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG würde im vorliegenden Fall die räumliche Trennung zwischen den an das Plangebiet unmittelbar angrenzenden Schienenwegen verlangen. Wie die Berechnungsergebnisse verdeutlichen, ist dies durch Abrücken von den Schienenwegen nicht möglich, da die als Maßstab dienenden schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm (OW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Kerngebiete vor den schienenzugewandten Fassaden im Plangebiet prinzipiell nicht eingehalten werden können.
2. Eine Durchbrechung des Trennungsgebotes im Sinne des § 50 BImSchG erscheint vorliegend angesichts der überwiegend geplanten gering empfindlichen Nutzungen auch aus folgenden Gründen vertretbar:
   - sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Nachverdichtung, Maßnahmen zur Innenentwicklung, s. auch § 1a Abs. 2 BauGB)
   - Nutzung vorhandener Infrastruktur
   - Gebot kostensparenden Bauens
   - Sicherstellung gesunder Wohn- und vor allem Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen

Mit Verweis auf das Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen[26] besteht im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln. Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen den Außenlärm gemäß DIN 4109-1 Schallschutz im Hochbau ist damit im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den übrigen möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen – z. B. Grundrissregelung, besondere Fensterkonstruktionen o. Ä. – sind für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen ebenfalls keine Festsetzungen erforderlich.

4.2.6 Beispielberechnungen zum baulichen Schallschutz

Gemäß Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen dennoch zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss.

Um zu verdeutlichen, welche Anforderungen an den baulichen Schallschutz sich gemäß DIN 4109-1 ergeben, wurden exemplarische Berechnungen durchgeführt. Grundlage sind die an Fassadenpunkten für die Verkehrswegearten Kfz-Verkehr und Schienenverkehr berechneten Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms. Eine gesonderte Berechnung der Teil-Beurteilungspegel für die Verkehrswegearten ist im Plangebiet nicht erforderlich, weil die Beurteilungspegel an allen Fassaden vom Schienenverkehrslärm dominiert werden und der Straßenverkehrslärm nur einen vernachlässigbar geringen Beitrag zum Gesamtverkehrslärm liefert.

Gemäß den in der schalltechnischen Untersuchung erläuterten Berechnungsvorschriften wurden exemplarisch für die Raumarten "Büroräume und Ähnliches" sowie "Übernachtungsräume

[26] Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3/ 2020: „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“

in Beherbergungsstätten" die erforderlichen gesamten bewerteten Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$) berechnet. Die Raumkorrektur K_{AL} fand hierbei keine Berücksichtigung.

Die entsprechenden Berechnungsergebnisse sind in Form von Gebäudelärmkarten in Abbildung 25 für Büroräume und Ähnliches (Bild links) sowie für Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten (Bild rechts) dargestellt. Es wurden jeweils die Beurteilungspegel des Prognoseplanfalls PPF 2 mit Betrieb der neuen S-Bahnstrecke S 21 und Neubau der ‚Urbanen Mitte Nord‘ zugrunde gelegt.

In den Punktsymbolen wird jeweils der höchste Wert für das erforderliche gesamte bewertete Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ je Fassadenpunkt angegeben. Die Fassadenpunkte werden nur angezeigt, wenn sich für erf. $R'_{w,ges}$ mindestens ein Wert von mehr als 35 dB errechnet.

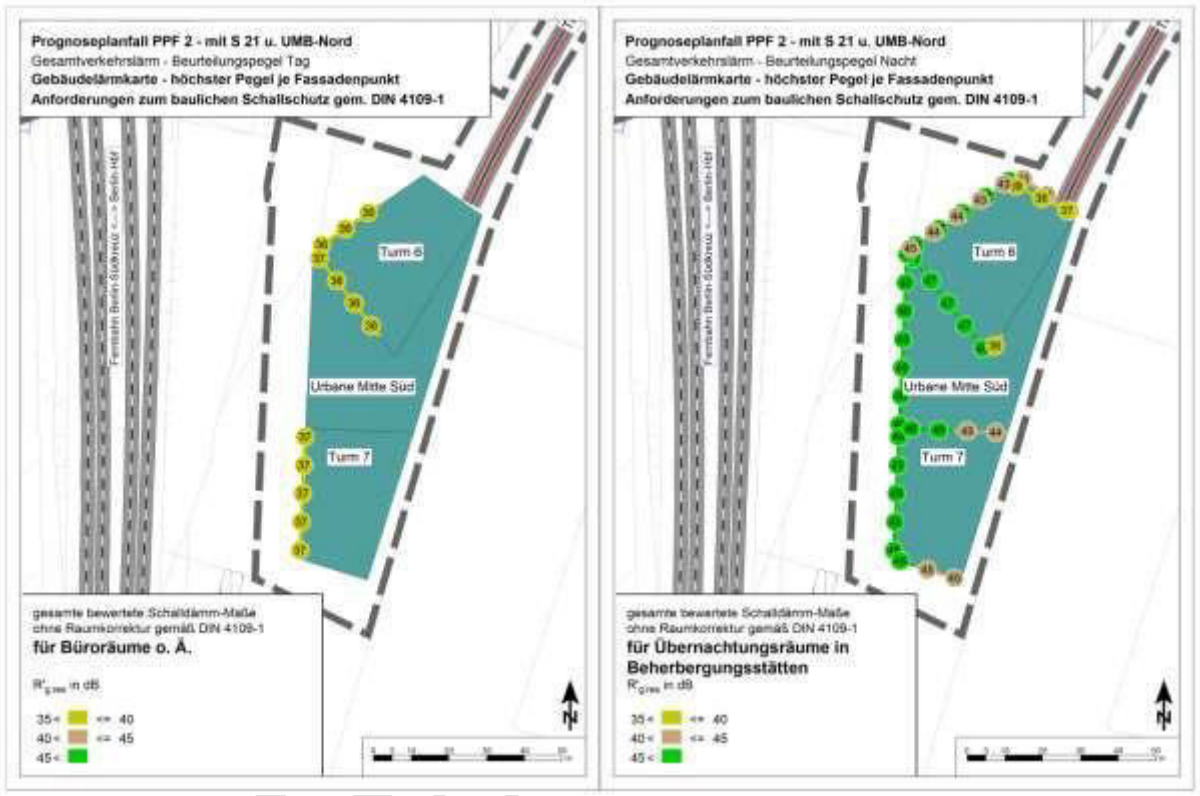


Abbildung 25: Exemplarische Berechnungen der erforderlichen gesamten bewerteten Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges) ohne Berücksichtigung der Raumkorrektur K_{AL} in Form von Gebäudelärmkarten
- für Büroräume u. Ä. (Bild links) und
- für Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten u. Ä. (Bild rechts)
Quelle: Schalltechnische Untersuchung vom 02.11.2022

Für Büroräume ergeben sich an Teilen der Westfassaden des Turms 6 und an der Westfassade von Turm 7 Werte für das erf. $R'_{w,ges}$ von 36 bzw. 37 dB. Die Berechnungen zeigen, dass an den Nordost- und Ostfassaden des Turms 6, an der Nord-, Ost- und Südfassaden des Turms 7 sowie an allen Fassaden der Sockelgeschosse keine besonderen Anforderungen an den baulichen Schallschutz zu beachten sind.

Für die Raumart Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten errechnen sich erforderliche gesamte bewertete Schalldämm-Maße erf. $R'_{w,ges}$ zwischen 37 dB an der Nordostfassade des Turms 6 und bis zu 48 dB an der Westfassade des Turms 7.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Raumkorrektur werden sich in vielen Fällen – abhängig vom Raumgrundriss − von den dargestellten Wsenatserten abweichende Werte für das erf. $R'_{w,ges}$

ergeben. Bei aus Schallschutzsicht ungünstigen Raumgrundrissen – geringe Tiefe im Verhältnis zur Breite der Außenwand – kann sich die Anforderung u. U. deutlich erhöhen.

Die genaue Ermittlung des erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maßes erf. $R'_{w,ges}$ unter Berücksichtigung der Raumkorrektur und der Anforderungen an die einzelnen Außenbauteile (opake Wandanteile, Fenster, Lüftungsöffnungen etc.) erfolgt im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens.

Durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

4.3 Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)

Wohnen ist nur sehr eingeschränkt Bestandteil der zulässigen Nutzungen in den festgesetzten Kerngebieten. Wohnnutzungen sind nicht geplant; lediglich Betriebswohnungen sind im Plangebiet ausnahmsweise zulässig.

Im Bebauungsplan-Vorentwurf zum VI-140ca (Urbane Mitte) vom 12.02.2016 war im Plangebiet noch eine Wohnnutzung im Umfang von ca. 10 % der geplanten Geschossfläche vorgesehen. Dieses Planungsziel wurde insbesondere aufgrund der hohen Schallimmissionen aufgegeben, Wohnungen sind kein Bestandteil des Nutzungskonzepts. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von den Bürger*innen eine stärkere Berücksichtigung des hohen Wohnungsbedarfs gewünscht. Dem wird aus unterschiedlichen Gründen nicht nachgekommen:

- Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist im Kapitel A I 3.4 „Stadtentwicklungsplanungen“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen.
- Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden.
- Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet.
- Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an

Senat

diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.

- Eine Wohnnutzung ist auch aufgrund der starken Lärmbelastung kein Bestandteil des Konzepts. insbesondere da ganz überwiegend keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung[27] werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Im Ergebnis wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich:
  - Turm 6: Südostfassade
  - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
  - Sockelbau: Ostfassade
- Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet.
- In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist der Standort ‚Urbane Mitte Süd‘ weitestgehend ungeeignet.

Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

4.4 Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)

4.4.1 Belange der sozialen Bedürfnisse

Durch die Entwicklung der ‘Urbanen Mitte Süd’ selbst wird aufgrund der fehlenden Wohnnutzung kein Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ausgelöst. Die Projektträgerin steht aber der Ansiedlung von entsprechenden Einrichtungen positiv gegenüber. Das konkrete Nutzungskonzept ist kein Bestandteil der Bebauungsplanung, auch eine gesonderte Festsetzung ist dazu nicht erforderlich. Anlagen für soziale Zwecke sind in den Kerngebieten allgemein zulässig.

Als soziale Belange werden auch die Themen Sicherheit, Kommunikation und Einkaufen angesehen.

[27] Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung, ALB Akustiklabor Berlin, 02.11.2022

- Die Einrichtung von vielfältigen Nutzungen einschließlich Gastronomie, kulturellen und sportlichen Einrichtungen soll die Verödung des Plangebiets und die Entwicklung eines Sicherheitsrisikos abends nach Geschäftsschluss verhindern.
- Durch die Gestaltung und Durchlässigkeit des geplanten Stadtraums für die Öffentlichkeit wird auch ein neuer Aufenthalts- und Kommunikationsraum geschaffen.
- Es ist geplant, Einkaufsmöglichkeiten für die Nahversorgung anzubieten.

4.4.2 Belange der kulturellen Bedürfnisse

In direkter Nachbarschaft zum Plangebiet liegt das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks mit dem Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet;
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr, am Wochenende um 18.00 Uhr schließt. Dann wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar.

4.5 Belange von Sport, Freizeit und Erholung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)

Das Plangebiet grenzt an den Park am Gleisdreieck mit seinen umfassenden Angeboten im Bereich Sport, Freizeit und Erholung. Das Plangebiet und der Park sollen miteinander verzahnt werden. Die offene Gestaltung der ‘Urbanen Mitte’ ermöglicht vielfältige Übergangsmöglichkeiten. Es ist vorgesehen, dass die Freiräume in der ‘Urbanen Mitte’, obwohl es sich um private Flächen handelt, als öffentliche Aufenthalts- und Kommunikations-, aber auch Transiträume genutzt werden können. Der geplante Stadtraum soll allen zu Fuß Gehenden und im eingeschränkten Umfang auch Radfahrenden offenstehen. In Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße ist eine neue öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zum westlich verlaufenden Radfernweg geplant, über die auch die beiden Parkhälften -West- und Ostpark- erreichbar sind.

Das Vorhaben 'Urbane Mitte Süd' löst keinen Bedarf an Sportanlagen aus, da hier kein Wohnen vorgesehen ist. Es besteht daher kein Erfordernis, hier öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportanlagen festzusetzen. Das zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehörende unverbindliche Nutzungskonzept sieht allerdings in den Kerngebieten MK 6 / MK 7 eine Sporthalle und eine Außensportanlage vor, in räumlicher Nähe zur bestehenden Skateranlage. In den Sockelgeschossen sind entsprechend des Nutzungskonzeptes auch sportbezogene Handelseinrichtungen, z.B. zu Fahrrädern, Skateboards angedacht.

Senatsentwurf

Es wurde auch untersucht, ob und welche Auswirkungen das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ auf den Park am Gleisdreieck, d.h. auf seine Funktion für Sport, Freizeit und Erholung haben kann. Die Schwerpunkte lagen auf den Themen

- Einschränkung der Skateranlage südlich des Plangebiets
- Verschattung des Parks am Gleisdreieck
- Zunahme der Frequentierung / der Nutzer im Park am Gleisdreieck

4.5.1 Einschränkung der Skateranlage südlich des Plangebiets

Von der südlich an das Plangebiet angrenzenden Skateranlage im Park am Gleisdreieck geht Sport- und Freizeitlärm aus. Die geplanten Nutzungen im Kerngebiet MK 7 und MK 6 sollen diese Sport- und Freizeitnutzung aber nicht einschränken.

Nicht nur aus diesem Grund wird die Zulässigkeit von Wohnungen in den Kerngebieten ausgeschlossen, lediglich Betriebswohnungen (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) sind ausnahmsweise zulässig. Diese "ausnahmsweise Zulässigkeit" impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung eine immissionsschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Nutzung als Betriebswohnung ist zu untersagen.

Eine Hotelnutzung ist hingegen mit ausreichendem Schallschutz zulässig.

4.5.2 Verschattung des Parks am Gleisdreieck

Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck wurde gutachterlich[28] untersucht. Das Fachgutachten liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In der Untersuchung wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°.

Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt.

Die Schattenläufe im Westpark stellen sich an den drei simulierten Tagen folgendermaßen dar:

- Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten.
- Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen.

[28] Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

Senstadt

- Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdender, aber immer noch langer Schattenlänge nach Norden.

Im Sommer fällt ab 9.00 Uhr, im Frühjahr und Herbst ab 10.00 Uhr und im Winter ab 11.00 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark.

Die Schattenläufe im Ostpark werden im Gutachten folgendermaßen dargestellt:

Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14.00 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20.00 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen.

Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt.

4.5.3 Zunahme der Frequentierung / der Nutzer im Park am Gleisdreieck

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Das ist zunächst eine wertneutrale Feststellung, denn sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat grundsätzlich einen Vorrang vor der anderen.

Die Zunahme der Frequentierung wurde gutachterlich quantifiziert und bewertet[29]. Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besuchende und Nutzendengruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

- Es sind keine Studien bekannt, die das Verhalten bzw. die (Freizeit-) Aktivitäten von Bürobeschäftigten systematisch vor und nach ihrer Tätigkeit im Büro in ihrer direkten Standortumgebung analysieren. Entsprechend liegen keine belastbaren Erkenntnisse zur Beanspruchung/ Intensität der Frequentierung von Parkanlagen bzw. öffentlichen Grünflächen vor.
- Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün[30] als Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohnerschaft in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte am Gleisdreieck‘ aktuell mit 14,4 m^2/Einwohner*in zwar niedriger als die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,5 m^2/EW) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnahe

[29] Ergänzte gutachterliche Stellungnahme, Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, B-Plan VI-140 caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140 cab Urbane Mitte Süd, bulwiengesa, 10.12.2021

[30] Charta für das Berliner Stadtgrün, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Mai 2020

Parkanlagen von zusammen 13 m²/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner*innen) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m²/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m²/Einwohner*in drücken.

- In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ werden künftig bei Vollauslastung rd. 530 Menschen arbeiten (2.650 Menschen in der gesamten „Urbanen Mitte“; der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nimmt 20% der geplanten Gesamtgeschossfläche des geplanten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ ein; daher wurde der Wert entsprechend auf das Bebauungsplangebiet VI-140cab umgerechnet). Im Regelfall werden diese wochentags von 9 bis 16 Uhr in dieser Anzahl präsent sein. Aufgrund erhöhter Homeoffice-Arbeiten und Reiseaktivitäten der Bürobeschäftigten sowie anteiligen Urlauben ist von einer mittleren Präsenz von maximal 80 % der Bürobeschäftigten auszugehen, was sich entsprechend dämpfend auf eine potenzielle Nachfrage nach Aktivitäten im Park am Gleisdreieck auswirkt.
- Der größte frequenzmindernde Effekt geht von den üblichen Freizeitgewohnheiten der Bürobeschäftigten aus. In Abhängigkeit ihrer Lebens-/Altersphase werden Freizeitaktivitäten unterschiedlich intensiv im außerhäusigen oder innerhäusigen Bereich vorgenommen. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Anzahl von rd. 134 Bürobeschäftigten ausgegangen werden, die verstärkt außerhäusigen Freizeitaktivitäten im Park am Gleisdreieck nachgehen. Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 1.940 m² Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt.
- Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der Urbanen Mitte weiterhin den Anwohnern "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzendengruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen.
- Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzendengruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesucher nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigen und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden.

Entwurf

4.6 Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)

Das geplante Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist Bestandteil einer umfangreichen innerstädtischen Flächenkonversion im Areal des sogenannten ‚Gleisdreiecks‘ zur Erneuerung und Fortentwicklung des Ortsteils.

Von 1874 bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde das ‚Gleisdreieck‘ in Verbindung mit dem Anhalter Bahnhof und Potsdamer Bahnhof als Güter- und Postbahnhof genutzt. Nach 1945 wurde der Personen- und Gütertransport eingestellt, lediglich S- und U-Bahn durchquerten noch das ehemalige Bahngelände, das sich allmählich zur unzugänglichen Stadtbrache entwickelte.

Durch die Wiedervereinigung 1990 rückte das ‚Gleisdreieck‘ in Bezug auf die Gesamtstadt wieder in eine zentrale Lage. Das ehemalige Bahngelände / die Gewerbebrache sollte in das Umfeld integriert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. 1997 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck. Das Konzept schlug mehrere am Rand gelegene Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden zentralen Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden.

2005 wurde aufbauend auf dem Entwicklungskonzept ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate, der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Areals ‚Gleisdreiecks‘ abgeschlossen. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die gemeinsamen Ziele der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreiecks für einzelne Baufelder formuliert, so auch für das Baufeld 'Urbane Mitte' (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag“).

Die ‚Urbane Mitte‘ ist das letzte Baufeld im Areal ‚Gleisdreieck‘, das noch zu entwickeln ist. Mit dem Bau der ‚Urbanen Mitte‘ kann die langfristige Erneuerung dieses Ortsteils mit dem zentralen Park am Gleisdreieck vervollständigt und abgeschlossen werden. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schafft die Voraussetzungen zur Realisierung des südlichen Teilbereichs.

4.7 Belange der Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)

Im Bebauungsplan wird bei der Festsetzung zur Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen die Erhaltung bestehender Zentren berücksichtigt, vgl. Kapitel A III 3.1.1.2 „Einzelhandel“. Obwohl der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) geteilt wurde, sind bestimmte Auswirkungen des Projekts auch weiterhin gemeinsam zu betrachten. Das betrifft z.B. das Thema Einzelhandel. In der ‚Urbanen Mitte‘ sollen gemäß Nutzungskonzept vom 14.09.2018 ca. 4.600 m^2, maximal 4.999 m^2 Verkaufsfläche entstehen. Damit liegt die Verkaufsflächengröße unterhalb der Dimensionierung eines städtischen Zentrums (ab 5.000 m² Verkaufsfläche) und damit ist per se die Verträglichkeit gegeben. Von den knapp 5.000 m^2 Verkaufsfläche sind ca. 4.000 m^2 im Norden (Bebauungsplan VI-140caa) und lediglich 1.000 m^2 im Süden (Bebauungsplan VI-140cab) vorgesehen.

Senat

Gesamtprojekt ‚Urbane Mitte‘

Trotzdem die Verträglichkeit als gegeben angenommen werden kann, wurde zur Bewertung der Auswirkungen der zulässigen 5.000 m² Verkaufsfläche auf die umliegenden Zentren bzw. zum Nachweis der Verträglichkeit ein Gutachten mit dem Titel "Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept"[31] erstellt.

Der Projektstandort ‚Urbane Mitte‘ ist bisher weder einzelhandelsseitig vorgeprägt, noch im Berliner Zentrenkonzept klassifiziert. Neben aufgelockertem Einzelhandelsbesatz und vereinzelten Einzelhandelskonzentrationen im Umfeld ist das Projektvorhaben von einem Ortsteilzentrum, zwei Stadtteilzentren und drei Nahversorgungszentren umgeben:

- Ortsteilzentrum Potsdamer Straße
- Stadtteilzentrum Kaiser-Wilhelm-Platz/Hauptstraße
- Stadtteilzentrum Mehringdamm/Bergmannstraße
- Nahversorgungszentrum Mehringplatz/südliche Friedrichstraße
- Nahversorgungszentrum Maaßenstraße/Nollendorfplatz
- Nahversorgungszentrum Platz der Luftbrücke

Ferner liegt der Zentrumsbereichskern (ZBK) Potsdamer Platz/ Leipziger Platz in rund 1 km Entfernung. Mit ihrem Zentrumsbereichskern Tauentzienstraße befindet sich die Berliner City West 2 km entfernt in westlicher Richtung.

Das Ortsteilzentrum Potsdamer Straße ist der nächstgelegene zentrale Versorgungsbereich.

Im konkretisierten Nutzungskonzept[32] wurden die beiden unteren Geschosse der ‚Urbanen Mitte‘ modellhaft mit einem konkreten Branchen- und teils auch Betreibermix versehen. Nur eine der 21 geplanten Einheiten (gelegen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) soll sich über zwei Ebenen erstrecken und mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche die Großflächigkeit erreichen. Vielmehr ist geplant, neben Nahversorgungsanbietern zur Deckung des Periodischen Bedarfs besondere und einzigartige Angebote zu etablieren, die gleichermaßen Kaufkraft aus dem Nahbereich (= angrenzende Wohngebiete und Beschäftigte im Standortbereich) als auch aus dem gesamten Berliner Stadtgebiet sowie Tourist*innen binden sollen.

Das konkretisierte Nutzungskonzept spiegelt ein unter den Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Konzeptentwicklung abgeleitetes Idealkonzept wieder, aus dem die Entwicklungsziele ablesbar sind. Es wird jedoch zum einen nicht festgesetzt und zum anderen im weiteren Verlauf der Projektentwicklung an die Veränderungen im Einzelhandel flexibel angepasst. Vor diesem Hintergrund wurde eine Wirkungsanalyse für das konkretisierte Nutzungskonzept erstellt, in dem jeweils Verkaufsflächenobergrenzen für die einzelnen Warengruppen bzw. Sortimente geprüft wurden. In der Summe soll die Verkaufsfläche maximal 4.999 m² betragen.

Anhand der Wirkungsanalyse wurde bezogen auf einen innenstadttypischen sowie den umliegenden zentralen Versorgungsbereichen entsprechenden Branchenmix in einem Worst-Case-Ansatz für die geplante Einzelhandelsansiedlung in der ‚Urbanen Mitte' die Verträglichkeit nachgewiesen.

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen von den 5.000 m² Verkaufsfläche für die ‚Urbane Mitte‘ nur maximal 1.000 m² Verkaufsfläche liegen. Beide Obergrenzen werden im Städtebaulichen Vertrag vereinbart. Im Bebauungsplan wird über die textliche Festsetzung

[31] Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept - Urbane Mitte am Gleisdreieck, bulwiengesa, 18.12.2018
[32] Konkretisiertes Nutzungskonzept / Einzelhandelsgutachten 2A, bulwiengesa, 14.09.2018

TF 1.1 zum einen geregelt, dass Einzelhandelsbetriebe nur im Erdgeschoss zulässig sind. Zum anderen wird großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen. Da im Gutachten[33] für 5.000 m² Verkaufsfläche die Verträglichkeit mit den umliegenden Zentren nachgewiesen wird, ist die Verträglichkeit auch für die maximal 1.000 m² Verkaufsfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegeben.

4.8 Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)

4.8.1 Ortsbild

Im städtebaulichen Konzept werden die Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach.

Seit 1993 wurden große Teile des Areals für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz/ Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet.

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte Süd‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf vier umgebenden Baufeldern (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch unfertig. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanen Stadtquartier gewünscht. Hier soll auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas Herausragendes gestaltet werden soll.

Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Die Entwicklung des Plangebiets ‚Urbane Mitte Süd‘, aber insbesondere die Entwicklung der gesamten ‘Urbanen Mitte’ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Schon im städtebaulichen

[33] Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept, Urbane Mitte Berlin, bulwiengesa, 18.12.2018

Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) festgesetzt. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5). Die Türme 6 und 7 werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Es ist ein wichtiges städtebauliches Ziel, beide Bebauungspläne festzusetzen, insbesondere um das städtebauliche Wettbewerbsergebnis für die 'Urbane Mitte' als Einheit zu sichern und eine isolierte Teilentwicklung zu verhindern. Die Projektträgerin hat weiterhin ein großes Interesse daran, auch den nördlichen Teil der 'Urbanen Mitte' in der bisher geplanten Form zu realisieren.

Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden (vgl. Kapitel A I 2.4.1.2 „§ 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“). Es sind Vorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und deren Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.

4.8.2 Sicherung des städtebaulichen Konzepts

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts getroffen. Insbesondere die Kubatur wird durch Baukörperfestsetzungen gesichert. Aufgrund der weiten Sichtbarkeit wird auch ein besonderer Wert auf die Sicherung eines klaren Gebäudeabschlusses in der Dachebene gelegt, die nur im Einzelfall ausnahmsweise durch erkennbare Technikaufbauten belastet werden darf.

Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Projektträgerin verpflichtet sich außerdem zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Ändern sich maßgebliche Rahmenbedingungen nach Abschluss des Wettbewerbs und stehen dadurch gewichtige Gründe der Realisierung entgegen, besteht die Verpflichtung, einen erneuten Wettbewerb unter Beachtung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Bedingungen durchzuführen, es sei denn, die Projektträgerin und das Land Berlin einigen sich auf eine entsprechende Anpassung des Entwurfs. In diesem Fall wird die Projektträgerin auf Verlangen Berlins die angepasste Planung im Baukollegium vorstellen, sollte diese deutlich vom Erscheinungsbild des vorherigen Wettbewerbsergebnisses abweichen.

4.8.2.1 Bauliche Dichte

Aufgrund des hohen Anteils an Erschließungsfläche (Privatstraße) im Plangebiet, die nicht als maßgebende Grundstücksfläche herangezogen werden kann, wird mit der Planung eine rechnerische GFZ von 4,1 erreicht.

Für den Bebauungsplan ist die BauNVO in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden. § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Für ein Kerngebiet ist hier eine GFZ von 3,0 angegeben. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Im Kapitel A III 3.2.4.6 „Geschossfläche / GFZ in Bezug auf den städtebaulichen Rahmenvertrag“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gewahrt. Zusammengefasst bildet die angestrebte Realisierung des neuen Stadtquartiers an diesem Standort auf Grundlage eines Gesamtkonzepts für das Gleisdreieck und des Ergebnisses aus dem städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ den wesentlichen städtebaulichen Grund für die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO. Weitere Gründe sind die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont. Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sowie der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

4.8.2.2 Abstandsflächen

Aufgrund der geplanten Hochhausbebauung wird die Tiefe der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht überall eingehalten. Im Bebauungsplan wird nachgewiesen, dass trotzdem gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind. Wohnen ist (bis auf die ausnahmsweise Zulässigkeit von Betriebswohnungen) insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Schallimmissionen kein Planungsziel. Gesunde Wohnverhältnisse sind also nur im Ausnahmefall nachzuweisen.

4.8.3 Sichtbeziehungen

Die Türme 6 und 7 schränken die weiten Blickmöglichkeiten im 31,5 ha großen Park am Gleisdreieck nur unwesentlich ein, da sie am Rand, außerhalb des Westparks und dazu östlich der Fernbahngleise angeordnet sind. Möglich ist eine Einschränkung von Sichtbeziehungen von Westen aus dem Park Richtung Osten in den Siedlungsbereich. Zur Reduzierung der Einschränkungen wird im Plangebiet eine Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen (Turm 6 und 7) gewählt, die Durchblicke ermöglicht.

Den Auswirkungen auf bestehende Sichtbeziehungen steht die Schaffung neuer Sichtbeziehungen gegenüber. Der östliche Übergang vom Park in den Siedlungsbereich wird gestaltet und die Türme werden sich zu neuen Blickpunkten entwickeln. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Sichtachsen und -beziehungen nicht wesentlich.

Senatsdruck

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck.

4.8.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Die Belange des Denkmalschutzes werden angemessen berücksichtigt. Im Plangebiet selbst liegen keine Denkmäler. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im nahen Umfeld des Plangebiets werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur gewürdigt.

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Sichtbarkeit der Denkmäler wurde geprüft. Bestandteil des Bebauungsplans sind die geplanten Türme 6 (Höhe 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe 25 m ü. Gelände).

- Die beiden Türme verdecken die Sicht auf den U-Bahnhof „Gleisdreieck“ mit Viadukten nicht.
- Am nächsten gelegen ist der ehemalige Postbahnhof, dessen südliche Halle in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet liegt. Die Sicht auf den ehemaligen Postbahnhof ist nur direkt aus Süden blickend eingeschränkt.
- Die Sicht auf die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums wird zusätzlich nur aus Südwesten eingeschränkt, überwiegend wird die Sicht durch den westlich angrenzenden Postbahnhof versperrt. Die Gebäude auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums sind eher niedrig und in eine waldartige Parklandschaft eingebettet, wodurch die Sichtbarkeit aus westlichen Richtungen im Bestand bereits eingeschränkt ist.

Insgesamt sind die Einschränkungen nicht wesentlich und vertretbar.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit überhaupt nicht wahrgenommen werden konnten.

Es ist positiv hervorzuheben, dass durch den Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der damit verbundenen Reaktivierung der Gewerbebrache das Umfeld der Denkmäler gestaltet, städtebaulich aufgewertet und erschlossen wird, was auch die Außenwirkung und die Erlebbarkeit der Denkmäler verbessert.

4.8.4.1 Ehemaliger Postbahnhof (STATION Berlin)

Am nächsten gelegen ist der ehemalige Postbahnhof, dessen südliche Halle in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet liegt. Die Schutzwürdigkeit des ehemaligen Postbahnhofs wurde in die Abwägung einbezogen, der Umgebungsschutz wurde beachtet.

Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird.

Zwar rückt der Turm 6 dicht an die südliche Halle heran. Laut dem denkmalpflegerischen Gutachten sind aber vor allem der nördliche Hofbereich und die Packkammern als wesentlicher

Bestandteil des Denkmals zu betrachten. Von diesen halten die Neubauten einen relativ großen Abstand ein.

Im Bestand ist nur die südliche Halle des ehemaligen Postbahnhofs sichtbar, und zwar aus südwestlicher und südlicher Blickrichtung. Aufgrund der geringen Höhe der Halle ist die Sichtbarkeit in der Entfernung begrenzt. Die südliche Fassade ist neugestaltet worden und denkmalpflegerisch von untergeordneter Bedeutung. Durch die geplante Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Sicht von Süden teilweise eingeschränkt, das relevante Erleben der Hallen vom westlich vorbeiführenden stark frequentierten Radfernweg (Fuß- und Radweg) bleibt erhalten.

Positiv ist die Gestaltung der Umgebung des Denkmals, sowohl im östlichen als auch südlichen Bereich.

Durch die geplante Erschließung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ über die verlängerte Trebbiner Straße wird auch die Ostseite des Baudenkmals erlebbar, was sie bisher nicht ist. Die Privatstraße wird ausgebaut, gestaltet und soll für zu Fuß Gehende und Radfahrende öffentlich zugänglich sein. Damit wird auch ein Anreiz geschaffen, die östlichen Fassaden denkmalgerecht zu gestalten.

Für den südlichen Vorplatz wurde in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG und der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG, eine gemeinsame Vorplatzgestaltung vereinbart, die auch eine Zaunstellung zwischen den Grundstücken ausschließt. Das fördert zusätzlich die Erlebbarkeit des ehemaligen Postbahnhofs und schafft die Möglichkeit eines Herantretens. (Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..)

Aus den oben benannten Gründen stellt die Verwirklichung der Planung an dieser Stelle keine wesentliche Beeinträchtigung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes dar. Von einer Beeinträchtigung des Denkmals ist laut dem Fachgutachten nicht auszugehen (vgl. Seite 90 des denkmalpflegerischen Gutachtens).

Zudem ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Brachfläche mit ohnehin schon schwierigen Randbedingungen darstellt, weshalb es auch immer noch nicht bebaut ist. Die Bebauung dieser Brachfläche stellt eine wichtige städtebauliche Aufwertung dar, die ohne eine relativ nahe Bebauung zu den vorhandenen Denkmälern gar nicht möglich wäre. Die Flächenkonversion stellt ein sehr „bodensparsames“ Instrument der innerstädtischen Nachverdichtung dar. Vor diesem Hintergrund besteht ein großes städtebauliches Interesse an der Verwirklichung der Planung.

Das Heranbauen an das denkmalgeschützte Gebäude ist daher trotz und gerade auch bei der Berücksichtigung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes hinzunehmen. Der Umgebungsschutz eines Denkmals kann gerade nicht dazu führen, dass in dessen Umgebung keine Bebauung möglich ist, sondern nur, dass das Denkmal angemessen berücksichtigt wird.

4.8.4.2 Landesdenkmalamt und untere Denkmalschutzbehörde

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mehrfach beteiligt. Aufgrund der Stellungnahmen wurde das denkmalpflegerische Gutachten Gleisdreieck vom Juni 2017 als Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt. Das Fachgutachten wurde den Fachbehörden zur Kenntnis gegeben und die Aussagen in der wei-

Senatsentwurf

teren Planung berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung wurden intensive Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde geführt.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

4.9 Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)

Im Bebauungsplan werden Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt. Die umfassende Darstellung dazu erfolgt im Kapitel A II „Umweltbericht“. Das Ergebnis des Umweltberichts wird in der Abwägung und der Planung berücksichtigt. Im Folgenden wird lediglich kurz auf den naturschutzrechtlichen Eingriff/ Ausgleich, die Niederschlagswasserbewirtschaftung, das Klima sowie eine nachhaltige Quartiersentwicklung eingegangen.

4.9.1 Naturschutzrechtlicher Eingriff / Ausgleich

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft. Das ist im Umweltbericht erfolgt, vgl. Kapitel A II 2.5 „Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB“.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt.

Nur ein sehr geringer Teil der Beeinträchtigungen kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang durch die Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet ca. 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit, das nicht im Plangebiet ausgeglichen wird. Die Eingriffe werden durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain, im Bereich der Bunkerberge, ausgeglichen. Da auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst nur eingeschränkte Ausgleichsmöglichkeiten bestehen, stellen die Bunkerberge eine sehr gut geeignete Alternative dar, unabhängig davon, ob Anwohnende direkt oder indirekt profitieren. Denn die ökologische Aufwertung dieser Flächen ist dringend erforderlich, die Flächen stehen zur Verfügung und ein vollständiger Ausgleich der Maßnahmen kann dort sichergestellt werden (vgl. Kapitel A II 2.5.1.8 „Planexterne Ausgleichsmaßnahme“).

Die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets wurden in textlichen Festsetzungen, diejenigen außerhalb des Plangebiets gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB im Städtebaulichen Vertrag verbindlich gesichert (vgl. Kapitel A III 3.16.1 „Städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“). Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin damit umfassend nach.

Senstadt

4.9.2 Niederschlagswasserbewirtschaftung

Im Umweltbericht der Begründung zur Offenlage mit Stand vom 6. August 2020 wurde festgestellt, dass die Rückhaltefunktion von Niederschlägen erheblich beeinträchtigt wird. Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert.

Zum Thema Niederschlagsentwässerung liegt ein Gutachten mit dem Titel „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin, Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab“ vom 08.07.2019 vor. Darin wurde folgender Umgang mit dem Niederschlagswasser empfohlen:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Versickerung in einem Mulden-Rigolen-System
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Aufgrund der geringen Versickerungsmöglichkeiten Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal. Empfohlen wird die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation.

Dieses Gutachten war Bestandteil der erneuten Behördenbeteiligung (12/2018 bis 01/2019) und der öffentlichen Auslegungen (11/2020 bis 02/2021).

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser grundsätzlich über die belebte Bodenschicht versickert werden (Versickerungsgebot).

„§ 36a Niederschlagswasserbewirtschaftung

(1) 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, soll Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden. Sonstige Belange stehen der Versickerung insbesondere dann entgegen, wenn dadurch in den Gebieten Vernässungsschäden an der Vegetation oder den Bauwerken entstehen oder Bodenbelastungen hervorgerufen werden können. Niederschlagswasser von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Flächen soll gefasst und unter den Voraussetzungen nach den Sätzen 1 und 2 oberflächig versickert werden.“

Dabei handelt es sich um eine Soll-Vorschrift.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt;

andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Vorliegend ist daher eine Einleitung in den Landwehrkanal nicht mehr vorgesehen.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung wird beispielhaft dargestellt, wie eine technische Lösung aussehen kann. Für die Regenwasserbewirtschaftungsanlagen wird eine Vorbe-

Senstadt

messung entsprechend den erforderlichen Retentionsvolumen durchgeführt. Es werden schematische Lagepläne mit beispielhafter Anordnung und baulicher Ausführung der Anlagen erstellt. Der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) wird geführt, der fünfjährliche Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen. Damit ist die Machbarkeit belegt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Abwägung

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) erfolgt der Nachweis, dass sämtliches Niederschlagswasser im Plangebiet rückgehalten werden kann, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Damit wird der zunehmenden Belastung der Gewässer durch Mischwasserüberläufe entgegengewirkt.

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagwassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

1. Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
2. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Senat

Gemäß Umweltbericht verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

4.9.3 Klima

Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung werden berücksichtigt, vgl. Umweltbericht Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“. In dem Kapitel werden folgende Themen behandelt:

- Lufttemperatur
- Luftaustausch
- Kaltluftvolumenstrom
- physiologisch äquivalente Temperatur
- Windkomfort
- Lufthygiene
- Klimawandel

Zu diesen Themen werden die Auswirkungen beschrieben und bewertet. Das Ergebnis wird in die Abwägung eingestellt.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

4.9.4 Nachhaltige Quartiersentwicklung

Für die ‘Urbane Mitte Süd‘ wird eine nachhaltige Quartiersentwicklung angestrebt, die insbesondere Gegenstand anschließender konkreter Planungen ist.

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: „Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können.“

Um den Status-Quo des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der ‚Urbanen Mitte‘ auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt erstellte Mobilitätskonzept bezogen, vgl. Kapitel A III 1.4 „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung“.

Im Städtebaulichen Vertrag wird darauf hingewiesen, dass die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

SenStadt

4.10 Belange der Wirtschaft sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)

Im Bebauungsplan werden Belange der Wirtschaft berücksichtigt und Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze geschaffen. Gemäß dem StEP Wirtschaft 2040 ist das Plangebiet Bestandteil des „Eignungsraums Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Zum Eignungsraum Büronutzung wird im StEP Wirtschaft 2040 folgendes ausgeführt:

„Mit dem Wachstum der Stadt hat auch die Nachfrage nach Büroraum angezogen, weshalb der StEP Wirtschaft 2040 seinen Blick hinsichtlich dieser Nutzung öffnet. Von Büro- und sonstigen Dienstleistungsnutzungen gehen Impulse für die gewerbliche Entwicklung aus, die es zu nutzen gilt. … Von Bedeutung dabei ist, dass Büronutzung im Sinne der lebendigen, durchmischten urbanen Stadt nur eine Nutzung unter anderen sein soll.“

Dieser Zielsetzung wird nachgekommen. Die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ -mit der geplanten baulichen Fortsetzung im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)- sollen zu einem zusammenhängenden urbanen Quartier entwickelt werden. Hier soll schwerpunktmäßig ein Bürostandort entwickelt werden, der in den unteren beiden Geschossen eine urbane Nutzungsmischung (aus Lärmgründen ohne Wohnnutzung) bieten wird. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ein überwiegend kleinteiliger Nutzungsmix vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros entstehen. Mit dem Bebauungsplan werden die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Arbeitsstätten geschaffen.

Durch diese angestrebte Nutzungsstruktur sollen im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt sowie einer Stadt der kurzen Wege neue Arbeitsplätze geschaffen werden, in einer zentralen städtischen Lage, nach geplantem Ausbau sehr gut an den ÖPNV angebunden und angrenzend an eine neue hochwertige Parklandschaft. Die Planung ergänzt die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung um eine wichtige Funktion. Insgesamt wirkt sich der Bebauungsplan daher positiv auf die Angebotssituation von Arbeitsstätten aus.

4.11 Belange des Verkehrs – Grundzüge der verkehrlichen Erschließung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

Die verkehrlichen Themen wurden in unterschiedlichen Planungen und Gutachten dargestellt und untersucht. Zum einen ist die verkehrliche Erschließung Bestandteil des städtebaulichen Konzepts[34], zum anderen wurde ein Verkehrsgutachten[35] sowie ein gesondertes Gutachten zum Rad- und Fußverkehr[36] erstellt. Die Inhalte der Gutachten sind abgestimmt worden und in die Planung eingeflossen.

Grundzüge der verkehrlichen Erschließung

Das Plangebiet wird am südlichen Wendehammer der öffentlichen Trebbiner Straße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Von dort wird der motorisierte Individualverkehr auf kurzem Weg in die Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet. Das Quartier

[34] Masterplan 'Urbane Mitte', Ortner & Ortner Baukunst, 30.08.2019
[35] Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021
[36] Konzept Fuß- und Radverkehr, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, Februar 2017

soll weitgehend autofrei gestaltet werden. Vorrang haben zu Fuß Gehende und Radfahrende. Bei der Planung der Wegebeziehungen innerhalb des privaten Quartiers werden auch öffentliche Interessen berücksichtigt:

- Sicherung von Fuß- und Radwegeverbindungen für die Öffentlichkeit von der öffentlichen Trebbiner Straße durch das Quartier zum Radfernweg, Schaffung einer neuen Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße und damit auch an das Deutsche Technikmuseum
- Öffentliche Durchwegungsmöglichkeiten durch das Quartier

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurden auch die Belange des ruhenden Verkehrs beachtet. Nach der Prognose des Verkehrsgutachtens erzeugt das Vorhaben im Plangebiet einen Bedarf an rund 115 Stellplätzen. Dieser Bedarf wird in der geplanten Tiefgarage gedeckt. Die Stellplatzkapazität der Tiefgarage beträgt gemäß Masterplan ca. 135 Pkw-Stellplätze. Die aktuelle Parkplatzsituation im Umfeld des Plangebiets wird damit durch die geplante bauliche Entwicklung nicht belastet.

In der AV Stellplätze von 2021 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen sollen die Abstellanlagen für Dauerparkende (z.B. für Mitarbeitende der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Anlagen für Kurzzeitparkenden wie die Kundschaft der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

4.12 Belange des Verkehrs – Modal Split, Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeitsuntersuchung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

Die Belange des Verkehrs werden u.a. in Form der Ermittlung des durch das Vorhaben ausgelösten Verkehrskommens und einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung des angrenzenden Straßennetzes berücksichtigt. Das erfolgt in einem Verkehrsgutachten[37] mit folgenden Ergebnissen:

4.12.1 Verkehrsaufkommen

4.12.1.1 Basis für Verkehrsmengenermittlung

Folgende Parameter bilden die Basis für die Verkehrsmengenermittlung:

Zur Bestimmung der Nutzfläche (NF) wird ein pauschaler Ansatz von 80 % (NF = GF * 80 %) angesetzt.

Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

- Realisierung von 119.000 m² Geschossfläche in Kerngebieten, davon:
  - 7.500 m² GF für Einzelhandel - das entspricht ca. 6.000 m² NF und 5.000 m² Verkaufsfläche
  - 111.500 m² GF für sonstige Kerngebietsnutzungen (Hotelnutzung, Dienstleistungen und Handwerk, Bürostandorte sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen) - das entspricht ca. 89.200 m² NF

[37] Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

- Realisierung von 23.750 m² Geschossfläche in Kerngebieten

Demnach können im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ rund 20 % der im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) geplanten Geschossfläche realisiert werden. Der Anteil an der Geschossfläche bildet eine maßgebende Grundlage für die Aufkommensermittlung und die Aufteilung des erzeugten Verkehrs auf die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass 20 % des prognostizierten Gesamtverkehrs durch die geplanten Nutzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erzeugt wird.

4.12.1.2 Äußere Verkehrsanbindung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch alle Verkehrsmittel erschlossen, wobei dem ÖPNV mit dem nördlich des Plangebiets gelegenen U-Bahnhof „Gleisdreieck“ und dem geplanten S-Bahnhof eine besondere Bedeutung zukommt. Für den Radverkehr ist der westlich des Plangebiets verlaufende Abschnitt des Fernradwegs Berlin-Leipzig ein wichtiger Bestandteil. Außerdem ist ein Teil des Straßennetzes im Umfeld Bestandteil des übergeordneten Fahrradroutennetzes.

Das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘ wird über die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Der Anschluss erfolgt über eine Gehwegüberfahrt. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz besteht über das Tempelhofer Ufer.

4.12.1.3 Modal-Split

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen.

Annahmen zum Mobilitätsverhalten im Kundenverkehr

In Berlin ist der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr im Allgemeinen vergleichsweise hoch. Dieser Ansatz gilt insbesondere für die zentral gelegenen Bereiche der Stadt innerhalb des S-Bahnrings (»Großer Hundekopf«) und trifft damit auch auf das Plangebiet zu.

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens für die Nutzendengruppe der Kundschaft (Wegezweck Einkauf/ Dienstleistungen) wird gemäß SrV 2013[38] von

- einer Wegeanzahl von 2,0 Wegen pro Tag[39] und
- einem MIV-Anteil von 14 %,
- einem ÖPNV-Anteil von 20 %,
- einem Radverkehrsanteil von 15 % und
- einem Fußverkehrsanteil von 51 % ausgegangen.

Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt 1,40 Nutzer pro Fahrzeug.

Annahmen zum Mobilitätsverhalten im Beschäftigtenverkehr

Für die Beschäftigten wird gemäß SrV 2013 von

- einem MIV-Anteil von 22 %,
- einem ÖPNV-Anteil von 40 %,
- einem Radverkehrsanteil von 23 % und

[38] SrV 2013: Forschungsprojekt "Mobilität in Städten" der TU Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin, 2015

[39] Die Wegeanzahl bezieht sich auf Wege, die in ein Plangebiet hinein und aus diesem Gebiet herausführen. Der Binnenverkehr wird hierbei nicht berücksichtigt, da er keine Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz hat.

- einem Fußverkehrsanteil von 15 % ausgegangen.

Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt 1,00 Nutzer*in pro Fahrzeug.

Die Wegeanzahl von Beschäftigten im Einzelhandel liegt gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen zwischen 2,0 und 2,5 Wegen pro Beschäftigtem am Tag, für Beschäftigte im Handwerk, im Dienstleistungsbereich sowie im Büro liegt dieser Faktor im Allgemeinen zwischen 2,5 und 3,0 Wegen pro Tag.

Aufgrund der räumlichen Nähe der Nutzungen innerhalb eines eher geschlossenen Geländes wird zukünftig ein hoher Anteil an Binnenverkehr zu erwarten sein. Diese Ortsveränderungen innerhalb des Plangebiets haben keinen unmittelbaren Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im angrenzenden Straßenraum, da sie keine Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Plangebiet und Umfeld generieren. Aus diesem Grund wird in der Aufkommensermittlung nicht der Maximalwert, sondern für die Kerngebiete eine Wegeanzahl von 2,5 Wegen pro Beschäftigten am Tag angesetzt.

Annahmen zum Mobilitätsverhalten im Wirtschaftsverkehr

Die zu erwartenden Wirtschaftsfahrten ergeben sich in Zusammenhang mit der Anzahl der Beschäftigten und berücksichtigen neben der Anlieferung auch Fahrten durch Abfallentsorgung, Kurier- und Expressdienste sowie Handwerker*innen. Dabei gilt es zu beachten, dass die umliegende Bebauung bereits durch Wirtschaftsfahrten wie Müllabfuhr oder Postzustellung bedient wird. Es ist anzunehmen, dass durch die Umsetzung des Bauvorhabens die entsprechenden Routen lediglich erweitert werden. Damit ist ein Teil des Wirtschaftsverkehrs bereits im Bestand vorhanden.

Aufkommensermittlung nach Modal Split

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ergibt sich rechnerisch folgendes zusätzliche Verkehrsaufkommen:

- für den Kfz-Verkehr: 840 Kfz-Fahrten/Tag
- für den ÖPNV: 1.590 ÖPNV-Fahrten/Tag
- für den Radverkehr: 1.100 Rad-Fahrten/Tag

Ergänzende Hinweise zum Modal Split

In der Untersuchung wurden die Mobilitätskennwerte für die innere Stadt aus der SrV 2013[40] angewendet. Zwischenzeitlich wurde mit der SrV 2018[41] eine aktualisierte Studie zum Mobilitätsverhalten in Berlin bzw. in den Berliner Bezirken veröffentlicht. Auf Grundlage der aktualisierten SrV 2018 sind für die im Untersuchungsgebiet geplanten Nutzungen (hier: Einzelhandel und Kerngebietsnutzung) – strenggenommen – die Kennwerte für die Gesamtstadt anzuwenden. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Gebiets, der bestehenden und zukünftigen Erschließung durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds (zusätzliche Linien/ Zugänge, geschützte Radfahrstreifen, Radabstellanlagen) und die geplante Nutzungsstruktur sind diese Werte aus fachlicher Sicht jedoch nicht anwendbar bzw. repräsentativ. Sie würden den MIV deutlich überrepräsentieren, wodurch der Untersuchung ein unrealistisches Verkehrsmengengerüst für den Kfz-Verkehr zugrunde gelegt werden würde. In Anlehnung an die Mobilitätskennwerte für die Wohnbevölkerung der unmittelbar angrenzenden Berliner Bezirke und unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungs- und Erschließungsstruktur werden stattdessen die in der damaligen Untersuchung verwendeten Mobilitätskennwerte für die innere Stadt

[40] SrV 2013: Forschungsprojekt "Mobilität in Städten" der TU Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin, 2015

[41] SrV 2018: Forschungsprojekt "Mobilität in Städten" der TU Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin, 2019, 30.01.2020

auch weiter angewendet. An dem hergeleiteten Verkehrsmengengerüst werden daher keine Änderungen vorgenommen.

4.12.1.4 Bestehendes und zusätzliches Verkehrsaufkommen

Bestehendes Verkehrsaufkommen

Das Ergebnis der Verkehrserhebung zeigt, dass entlang des Halleschen Ufers und des Schöneberger / Tempelhofer Ufers ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen zwischen 21.400 Kfz/24h und 29.200 Kfz/24h besteht. Das Verkehrsaufkommen auf den drei untergeordneten Straßen liegt zwischen 2.100 Kfz/24h und 2.900 Kfz/24h.

Der Anteil am übergeordneten Tagesverkehr liegt zur Hauptverkehrszeit am Vormittag (06:00 - 09:00 Uhr) zwischen rund 3 % und 6 %. Die Spitzenstunde wurde im Zeitraum von 08:00 und 09:00 Uhr erfasst. Zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag (15:00 - 18:00 Uhr) beträgt der Anteil rund 7 % und 8 %. Die Spitzenstunde wurde dabei im Zeitraum von 17:00 und 18:00 Uhr ermittelt. Der tageszeitliche Verlauf entspricht dem allgemein üblichen, vom Berufsverkehr geprägten, Tagesgang im innerstädtischen Straßennetz. Der Anteil in den Nebenverkehrszeiten beträgt rund 3 % bis 7 %. In den Schwachverkehrszeiten bzw. in den Nachtzeiten (22:00 - 06:00 Uhr) nimmt der Anteil auf 3 % bis 0 % ab.

Zusätzliches Verkehrsaufkommen nach konservativem Ansatz

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ergibt sich unter Berücksichtigung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens in Berlin ein Kfz-Verkehr von 840 Kfz-Fahrten am Tag. Der Kundenverkehr hat dabei mit rund 67 % den maßgebenden Anteil am Verkehrsaufkommen. Die zu erwartenden Fahrten im Beschäftigtenverkehr entsprechen rund 32 %. Der Wirtschaftsverkehr spielt im Vergleich zur Höhe des gesamten Verkehrsaufkommens eine untergeordnete Rolle.

Des Weiteren wird die Erschließung des Plangebiets im Wesentlichen über die bestehende und zukünftige ÖPNV-Infrastruktur (45 %) sowie den Radverkehr (31 %) erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass der ÖPNV-Knotenpunkt U-Bahnhof Gleisdreieck mit Realisierung der geplanten Anbindung der S-Bahnlinie S 21 zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Das heißt, dass langfristig ein etwas höherer Anteil des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV entfallen wird.

Prognostiziertes zusätzliches Verkehrsaufkommen

Unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verteilung ergibt sich für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 66 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 56 Kfz-Fahrten/h. Vereinfacht dargestellt, wird in der Spitzenstunde ein Fahrzeug pro Minute auftreten. In den übrigen Tageszeiträumen wird das Aufkommen deutlich geringer sein. Die Zunahme am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt beträgt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer.

4.12.2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im Verkehrsgutachten werden unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung der ‘Urbanen Mitte’ sechs Knotenpunkten auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht.

Aus dem Ergebnis leitet der/die Gutachtende ab, dass auch für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in den übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand überwiegend noch gewährleistet werden kann.

Der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ prognostiziert wird, kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand

äußerst gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin maßgebend durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

4.12.2.1 Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

Übergeordnetes Straßennetz

Bezogen auf die Realisierung des südlichen Plangebiets ist der Einfluss auf den Verkehrsablauf nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert.

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das gesamte Vorhaben wird festgestellt, dass in den Spitzenstunden in den maßgebenden übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet wird. Das bedeutet, dass der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der durch das Plangebiet zu erwarten ist, mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden kann. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

Untergeordnetes Straßennetz

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt auch, dass der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten bei vollständiger Entwicklung der ‘Urbanen Mitte’ zwar beeinflusst wird, dennoch bleibt überwiegend ein stabiler Verkehrszustand erhalten.

Trebbiner Straße

Für den nachgelagerten Straßenraum der öffentlichen Trebbiner Straße gilt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen problemlos aufgenommen werden kann, weil das bestehende Verkehrsaufkommen insgesamt sehr gering ist.

4.12.2.2 Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten

Durch das Vorhaben wird die Verkehrsbelastung vor allem für einzelne Verkehrsbeziehungen an den Knotenpunkten zunehmen.

Aufgrund der vorhandenen Koordinierung und Priorisierung des übergeordneten Verkehrs sind für den untergeordneten Verkehr - signaltechnisch bedingt - bereits im Bestand höhere Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Durch den Einfluss des zusätzlichen Verkehrs wird der Verkehrsablauf an einigen Zufahrten darüber hinaus spürbar eingeschränkt.

Hier ist im Zuge der Verkehrsentwicklung im Straßennetz zu prüfen, ob eine Anpassung der Lichtsignalanlagen erforderlich wird, um die Verkehrssituation damit zu verbessern. Hierbei wären auch die geänderten Randbedingungen durch die dauerhafte Einrichtung geschützter Radverkehrsanlagen entlang der Uferstraßen des Landwehrkanals zu berücksichtigen.

In ergänzenden Betrachtungen wird aufgezeigt, dass eine Anpassung der Signalisierungen zu einer Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs beitragen kann - ohne die Verkehrsqualität der übergeordneten Verkehrsströme zu beeinträchtigen. In diesem Zusammenhang wird vom Gutachtenden empfohlen, im Zuge der Realisierung der ‘Urbanen Mitte’ und der umliegenden Bauvorhaben eine begleitende Erhebung der Verkehrssituation („Vorher-Nachher-Untersuchung“) durchzuführen, um den tatsächlichen Anpassungsbedarf der Verkehrsanlagen zu ermitteln. Dabei sollte / kann sich die Anpassung nicht nur auf einzelne Anlagen beziehen, da die übergeordnete Funktionalität des koordinierten Verkehrsflusses zu gewährleisten ist. Die Optimierung des Verkehrsablaufs sollte den gesamten Straßenzug berücksichtigen.

4.12.2.3 Geänderte Verkehrsführung in der Schöneberger und Luckenwalder Straße

Im September 2022 wurde die Verkehrsführung in für die Erschließung der ‚Urbanen Mitte‘ relevanten und unmittelbar anliegenden Straßen geändert. Danach sind die Luckenwalder

Straße und die Schöneberger Straße, beides untergeordneten Straßen, als Einbahnstraßen angeordnet worden. In einer verkehrsgutachterlichen Stellungnahme vom 04.10.22[42] wurde geprüft, ob und inwiefern die Änderung einen Einfluss auf die Erschließung der ‚Urbane Mitte Süd‘ hat bzw. ob die (Kern-)Aussagen des Verkehrsgutachtens und die bereits ermittelten verkehrstechnischen Anforderungen an das Plangebiet weiterhin gültig sind.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die geänderte Verkehrsführung in der Luckenwalder Straße und in der Schöneberger Straße keinen direkten Einfluss auf die Erschließung des Plangebiets VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat. Die Annahmen im Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 und das jeweils unterstellte Verkehrsmengengerüst an den betroffenen Knotenpunkten bleiben daher unverändert. Die Verkehrsqualität wird weiterhin durch das bestehende Verkehrsaufkommen bestimmt. Die (Kern-)Aussagen des Untersuchungsberichts zum grundsätzlichen Einfluss des Plangebiets VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im umliegenden Straßennetz sowie die ermittelten verkehrstechnischen Anforderungen für die Erschließung bleiben weiterhin gültig.

4.12.2.4 Verkehre der STATION Berlin

Verkehrsbeobachtungen im Umfeld des Plangebiets haben gezeigt, dass vor allem in der Luckenwalder Straße, aber auch in der öffentlichen Trebbiner Straße, bei (den regelmäßig auftretenden) Veranstaltungen Einschränkungen durch den Lieferverkehr im Bereich der STATION Berlin auftreten. Der durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehr sowie das mit dem Veranstaltungsbetrieb zusammenhängende Verkehrsverhalten wurden zwar im Verkehrsgutachten mitbetrachtet, sind jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die verkehrlichen Probleme sind von den zuständigen Fachbehörden des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und der Polizei zu lösen.

4.13 Belange des Verkehrs – öffentlicher Personennahverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

In der Planung werden Belange des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt, Ermittelt, dargestellt und berücksichtigt werden insbesondere:

- die ÖPNV-Erschließung gemäß Nahverkehrsplan Berlin, vgl. Kapitel A I.3.5.5 „Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023“ und A III 1.2 „Verkehrskonzept“
- der Schutz und Erhalt des S-Bahntunnels für die Linien S1, S2, S25
- der Schutz und Erhalt der U-Bahnstrecken für die Linien U1, U2, U3

4.13.1 ÖPNV-Erschließung gemäß Nahverkehrsplan Berlin

4.13.1.1 U-Bahn

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK 6: Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 385 m. Damit ist der Toleranzwert eingehalten. Vorgesehen ist die Ergänzung eines südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“. Damit würde sich die Entfernung auf ca. 235 m verkürzen und der Zielwert wäre eingehalten.

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK 7: Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 460 m. Damit ist der Toleranzwert zwar nicht mehr eingehalten, er ist aber nur unwesentlich überschritten. Bei Realisierung des südlichen Zugangs auf

[42] Stellungnahme | Einschätzung zur geänderten Verkehrsführung im anliegenden Straßenraum zum Bebauungsplanverfahren VI-140cab in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Hoffmann-Leichter, 04.10.2022

der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ würde sich die Entfernung auf ca. 310 m verkürzen, der Toleranzwert wäre eingehalten und der Zielwert fast erreicht.

Ergebnis

Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet.

4.13.1.2 Geplante S-Bahnstrecke S 21 mit Bahnhof

Im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegt auch die Freihaltetrasse für die geplante S-Bahnstrecke S 21. Die S-Bahnstrecke S 21 soll hier einen Bahnhof erhalten, der auch das Umsteigen zur U-Bahn ermöglicht und damit die Linien U1, U2, U3 und S 21 miteinander vernetzt. Damit wird die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zusätzlich deutlich verbessert.

Die konkrete Planung des 3. Bauabschnitts (BA) der S-Bahnstrecke S 21 ist eingeleitet. Das Land Berlin hat den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 bestellt und die Deutsche Bahn hat Anfang 2020 die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) sowie Leistungsphase 2 (Vorplanung) für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 vergeben.

4.13.1.3 Geplanter Bahnhof in der bestehenden S-Bahnstrecke S1, S2, S25

Langfristig ist außerdem die Ergänzung eines Bahnhofs für die bestehende S-Bahnstrecke S1, S2, S25 in der Trebbiner Straße (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans VI-140cab) vorgesehen, der auch den Namen „Trebbiner Straße“ erhalten soll. Auch diese Maßnahme wird die ÖPNV-Erschließung im Plangebiet zusätzlich verbessern.

4.13.2 Schutz des S-Bahntunnels S1, S2, S25

Im Plangebiet liegen Teile eines S-Bahntunnels S1, S2 und S25. Die Berücksichtigung aller Anforderungen, die sich aus der vorhandenen Bahnanlage ergeben, ist auch ein öffentlicher Belang.

Die Deutsche Bahn ist eng in die Aufstellung des Bebauungsplans eingebunden und wurde neben den Aufforderungen zur Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligungen zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB und der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB auch zu gesonderten Abstimmungsterminen eingeladen. Auch das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde wurde im Rahmen der Behördenbeteiligungen zur Stellungnahme aufgefordert.

Im Plangebiet wird insbesondere die Verträglichkeit mit dem S-Bahntunnel hergestellt (keine Bebauung auf dem Tunnel bzw. nur ausnahmsweise mit Nebenanlagen, Einhaltung geforderter Mindestabstände zur Tunnelaußenwand) und die Befahrbarkeit über ein Gutachten zur Tragfähigkeit des S-Bahntunnels nachgewiesen.

4.13.3 Schutz der U-Bahnstrecken U1/U2/U3 (Bahnhof/ Hochbahnen)

Die BVG hat darauf hingewiesen, dass Maßnahmen, die zur Veränderung des Grundwasserspiegels im Bereich der U-Bahnanlagen führen, im Vorfeld der Maßnahme hinsichtlich der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben abzustimmen sind.

Dazu ist in der geschlossenen nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der BVG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft in § 4 geregelt, "dass im Falle einer Wasserhaltung im 'Trog' für die Baufelder 6 (MK 6) und 7 (MK 7) kein Gefährdungspotenzial für die BVG-Einrichtungen besteht und insoweit die Zustimmung der BVG nicht erforderlich ist."

Senstadt

Die Gründe für diese Regelung sind zum einen der deutliche Abstand der Kerngebiete MK 6 und MK 7 vom U-Bahnviadukt, und zum anderen die geplante ausführende Bauweise. Der Bau der Untergeschosse soll im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen.

Die ausführende Bauweise wird im Bebauungsplan nicht geregelt, ist aber Bestandteil des Städtebaulichen Vertrags.

4.14 Belange des Verkehrs – Bahnverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

4.14.1 S-Bahntunnel

Im Plangebiet liegen Teile des Tunnelbauwerks für die S-Bahnstrecke der Linien S 1, S 2, S 25, die bahnrechtlich gewidmet sind.

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Dies zu beurteilen, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Planfeststellungsbehörde. Diese Konfliktfreiheit wurde durch ein Gutachten nachgewiesen.

Die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“, Stand, 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH ist der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorgelegt worden. Vertretende der Deutschen Bahn haben sich das Gutachten außerdem von WTM Engineers Berlin GmbH erläutern lassen.

Auf Grundlage dieses Gutachtens wurde am 07.05.2020 / 14.05.2020 eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der DB Netz AG, vertreten durch den Regionalbereich Ost, zum Baugrundstück Süd (also zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) geschlossen. Das WTM-Gutachten ist Anlage zu diesem Vertrag.

In § 1 Abs. 4 des Vertrages heißt es:

"Im Bereich der Flurstücke 3501 und 3412 des Baugrundstücks Süd befindet sich Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die Nord-Süd-S-Bahn und die für ihren Betrieb notwendigen weiteren Betriebsanlagen. Der Berliner Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel wurde im betreffenden Abschnitt im Jahr 1939 errichtet. Die Baufelder der MK 6 und MK 7 des Bauherrn befinden sich im Abschnitt südlich des Bahnhofs Anhalterbahnhof. In diesem Bereich verzweigen sich die Wannseebahn (Strecke 6032) und die Anhalter Vorortbahn (Strecke 6034). Der Tunnel umfasst hier vier Streckengleise.

Besonders zu erwähnen ist, dass im Bereich der Baufelder MK 6 und MK 7 des Bauherrn die Verzweigung der beiden genannten Strecken im Tunnel höhenfrei, mittels eines Rampenbauwerkes erfolgt. Die Parteien gehen aufgrund der Einschätzung des Sachverständigen Dr. Hans

Senat

Scholz (WTM Engineers Berlin GmbH) vom 04.05.2020 (Anlage1.4), davon aus, dass die innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplans VI-140cab oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung (auch in ihrer Erschießungsfunktion) mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage im Einklang steht."

Über diesen Sachverhalt wurde auch das Eisenbahn-Bundesamt am 12.04.2021 schriftlich informiert.

4.14.2 Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegen planfestgestellte Zufahrten zu den Rettungsplätzen Mitte (im Westpark) und Süd (südwestlich des Plangebiets), die Teil des Brand- und Katastrophenschutzkonzeptes für den Fernbahntunnel sind. Die Rettungsplätze und die dazugehörigen Zufahrten sind daher Bestandteil der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin" vom 12.09.1995. Das städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte Nord' ist nur umsetzbar, wenn diese Zufahrten verlegt werden. Dazu ist es u.a. erforderlich, die bisherige zentrale Zufahrt zum Rettungsplatz Süd in die verlängerte Trebbiner Straße zu verlegen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden über die Festsetzung der privaten Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße und eines anschließenden Fahrrechts bis zum Rettungsplatz Süd die erforderlichen Voraussetzungen (Trassensicherung) geschaffen.

Für die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten wurde ein Konzept entwickelt, das dieser Begründung als Anlage 2 beigefügt ist. Das „Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ wurde auf Grundlage der geltenden EBA-Richtlinien entwickelt und soweit möglich vorabgestimmt. Der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung die Planung zur Kenntnis gegeben. Da vorrangig Belange des Brand- und Katastrophenschutzes betroffen sind, wurde auch die zuständige Berliner Feuerwehr Direktion West, Einsatzvorbereitung / Verkehrsanlagen in die Abstimmung einbezogen. Die Deutsche Bahn und die Berliner Feuerwehr haben dem Bebauungsplan zugestimmt. Auch das Eisenbahn-Bundesamt hat mitgeteilt, dass es (bis auf bereits berücksichtigte Hinweise zum S-Bahntunnel und zur erforderlichen Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten) keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

Zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten ist vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eine Änderung der Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten und eine anschließende Endwidmung der überplanten Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Ergänzend muss das Fahrrecht für die Deutsche Bahn über eine Dienstbarkeit gesichert werden. Es ist nicht vorgesehen, im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ planfeststellungsersetzende Festsetzungen zu treffen.

Die Genehmigungsplanung zur Beantragung der Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten wurde erstellt und danach bei der Deutschen Bahn geprüft. Am 02.02.2023 hat die Deutsche Bahn die Antragsunterlagen zur 34. Planänderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

Der westlich an das Plangebiet angrenzende Rettungsplatz Süd liegt im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und hat eine Größe von ca. 1.975 m^2. Er erfüllt damit die Mindestanforderungen der in den EBA-Richtlinien zum Brand- und Katastrophenschutz formulierten Grundsätze, in denen eine Mindestgröße von 1.500 m^2 für Rettungsplätze festgelegt wird. Das Ausreichen der Mindestgröße steht unter dem Vorbehalt, dass bei dem einzelnen Tunnel und Tunnelabschnitt keine atypischen, außergewöhnlichen Umstände vor-

liegen, die eine größere Rettungsplatzgröße erfordern. Von der Deutschen Bahn ist kein Erfordernis für eine Vergrößerung des Rettungsplatzes Süd benannt worden, die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt werden müsste.

4.14.3 Zustimmung der Berliner Feuerwehr

Das „Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ wurde auf Grundlage der geltenden EBA-Richtlinien entwickelt und soweit möglich vorabgestimmt. Da vorrangig Belange des Brand- und Katastrophenschutzes betroffen sind, wurde auch die zuständige Berliner Feuerwehr Direktion West, Einsatzvorbereitung / Verkehrsanlagen mit folgendem Ergebnis in die Abstimmung einbezogen:

Zustimmung der Berliner Feuerwehr zum "Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn"

Die Berliner Feuerwehr stimmt dem "Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn" für die gesamte 'Urbane Mitte' grundsätzlich zu. Die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten im Projektgebiet ist aus Sicht der Berliner Feuerwehr wie vorgesehen möglich. Die Berliner Feuerwehr wird zu diesem Thema eng in den weiteren Abstimmungsprozess mit der Deutschen Bahn im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eingebunden.

Zustimmung der Berliner Feuerwehr zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt werden und u.a. der neuen Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Rettungsplatzes Süd dienen. Mit dieser Festsetzung werden die Voraussetzungen zur Umsetzung des "Konzepts zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn" geschaffen.

Die Berliner Feuerwehr stimmt den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unter folgenden Bedingungen zu:

- Die Anforderungen aus der EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" zu den Rettungsplatzzufahrten werden eingehalten.
- Die Rettungsplatz-Zufahrt ist jederzeit frei befahrbar.

Die genannten Bedingungen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und werden bei der Änderung der Planfeststellung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sowie in der weiteren Planung berücksichtigt.

4.14.4 Zustimmung der Deutschen Bahn und des Eisenbahn-Bundesamtes

Deutsche Bahn

Die DB Netz AG hat in § 11 der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG zum Baugrundstück Süd ihre Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegeben.

„§11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab

Die Deutsche Bahn stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab in der Fassung von Februar 2020 (Anlage 1.2) zu. Nach schriftlicher Aufforderung des Bauherrn wird die Deutsche Bahn die Zustimmung gegenüber Dritten, insbesondere Behörden, in der erforderlichen Form wiederholen.“

Senstadt

Eisenbahn-Bundesamt

Im Rahmen der erneuten eingeschränkten Behördenbeteiligung hat auch das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 17.02.2021 mitgeteilt, dass es (bis auf bereits berücksichtigte Hinweise zum S-Bahntunnel und zur erforderlichen Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten) keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

4.15 Belange des Verkehrs – ziviler Flugbetrieb/ Luftrecht (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

In ihrer luftrechtlichen Stellungnahme (Hindernisrecht/ Anlagenschutz) zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sowie zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E folgendes mitgeteilt:

4.15.1 Hindernisrecht

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches i.S.d. § 12 LuftVG. Hindernisrechtlich gilt daher § 14 Abs. 1 LuftVG, wonach Bauwerke (und allgemein Hindernisse i.S.d. §15 Abs. 1 LuftVG) erst ab einer Höhe größer 100 m über Grund bei der Obersten Luftfahrtbehörde Berlin zustimmungspflichtig bzw. zu genehmigen wären.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die Gebäudehöhe als maximal zulässige Oberkante in m ü. NHN festgesetzt. In der folgenden Tabelle ist ergänzend die hier relevante Gebäudeoberkante in m ü. Gelände dargestellt:

Kerngebiet	Gebäude	Vollgeschosse	Gebäudeoberkante in m ü. Gelände	Gebäudeoberkante in m ü. NHN
MK 6	Turm 6	15	49	84,6
MK 7	Turm 7	7	25	62,5

Tabelle 41: Gebäudeoberkante der Türme 6 und 7

Die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) benötigen aufgrund ihrer Höhe von 49 m / 25 m keine Zustimmung bzw. Genehmigung durch die Oberste Luftfahrtbehörde Berlin.

4.15.2 Anlagenschutz

Neben dem Hindernisrecht ist auch der Anlagenschutz i.S.d. § 18a LuftVG zu prüfen. Danach sind bereits Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen. Im Plangebiet betrifft das den geplanten Turm 6 (MK 6) mit einer Höhe von 49 m ü. Gelände. Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen.

4.16 Belange des Luftverkehrs und der Verteidigung – zivile und militärische Navigations- und Radarsysteme (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 und 10 BauGB)

Im Bebauungsplan werden die Belange ziviler und militärischer Navigations- und Radarsysteme berücksichtigt.

Senat

4.16.1 Radargutachten / Untersuchungsumfang

Flugsicherungs- bzw. CNS-Anlagen (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsanlagen) können durch Hindernisse wie z.B. Gebäude gestört werden. Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ auf vorhandene zivile und militärische Navigations- und Radarsysteme im Umfeld wurde ein Radargutachten[43] erstellt. Im Gutachten werden die Effekte der geplanten Hochhäuser in der ’Urbanen Mitte‘ auf die zivilen Navigations- und Radarsysteme am seit November 2020 geschlossenen Flughafen Tegel und am Flughafen Schönefeld/ BBI, heute Flughafen BER, sowie auf das militärische Luftverteidigungsradar (LVR THF) am früheren Flughafen Tempelhof untersucht. Gegenstand der Untersuchung sind Verschattungs- und Reflexionseffekte sowie Monopuls-Winkelfehler des Sekundärradars MSSR.

4.16.1.1 Primär- / Sekundärradar

Primär- und Sekundarradare arbeiten unterschiedlich.

Primärradar PSR

Primärradare arbeiten mit passiven Echos an den Objekten. Die abgestrahlten hochfrequenten Sendeimpulse werden vom Ziel reflektiert und anschließend vom Radargerät wieder empfangen. Es können nur die aus dem reflektierten Echo ermittelbaren Größen (z.B. Richtung, Entfernung und Geschwindigkeit) festgestellt werden.

Sekundärradar MSSR

Sekundärradare arbeiten mit aktiven Antwortsignalen. Sie senden zwar ebenfalls hochfrequente Sendeimpulse ab, die sogenannte Abfrage (Interrogation). Diese wird jedoch nicht einfach reflektiert, sondern vom Ziel mittels eines Antwortgerätes (Transponder) zunächst empfangen und verarbeitet. Dann wird, mit einer anderen Frequenz eine Antwort, das Antworttelegramm erzeugt und abgestrahlt. Diese Antwort kann Zusatzinformationen wie z.B. Kennung, Flughöhe oder Freund-Feind-Erkennung bei den militärischen MSSR enthalten.

Beide Systeme haben auf Grund der unterschiedlichen Prinzipien verschiedene Vor- und Nachteile. In der Praxis kommt häufig eine Kombination beider Methoden zum Einsatz, z.B. in der Flugsicherung beim ATC-Flugsicherungsradar für Luftverkehrskontroll- und Luftverkehrsführungsaufgaben.

4.16.1.2 Radarverschattung / Reichweite

Eine relevante „Verschattung" der Radarstrahlung ist im optischen Sinne grundsätzlich nur dann möglich, wenn das Verschattungsobjekt relevant höher ist als die Radarantenne. Der Grad und die Wirksamkeit der Verschattung hängen von mehreren Faktoren ab:

- Von der elektrischen Größe des Objekts -
  Je größer das Objekt desto größer die Verschattungseffekte.
- Von der Entfernung des Objekts zur Radarantenne -
  Je weiter das Objekt entfernt ist, desto kleiner sind die Verschattungseffekte.
- Von der betrachteten Entfernung hinter dem Objekt -
  Das Verschattungsfeld „erholt" sich hinter dem Objekt
- Vom Typ des Radars -
  Während bei einem Primärradar (LVR, ATC PSR) die „Verschattung" doppelt auf dem Hin- und Rückweg wirkt, ist die „Verschattung" bei einem Sekundärradar (SSR/MSSR) grundsätzlich nur einfach wirksam.

[43] Systemtechnisches Gutachten zu dem Bauvorhaben „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ UMB in Berlin hinsichtlich LVR, ASR und CNS-Systeme im Umfeld des Bauvorhabens, NAVCOM Consult, 17.03.2020

Es ist nicht richtig, dass ein Radar hinter einem Objekt „blind“ wäre.

4.16.1.3 Radarreflexion / Bodenclutter

Die Reflexionseffekte eines Gebäudes auf ein Radar werden wesentlich durch die Geometrien und Größen zueinander bestimmt. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Entfernung zwischen dem Radar und dem Gebäude als Reflexions- bzw. Streuobjekt.

Reflexionseffekte sind z.B. Falschziele bei MSSR und Rückreflexionen als „Clutter“ beim PSR. Unter Clutter versteht man Ziele, die das Radargerät erfasst und anzeigt, die aber unerwünscht sind, da sie die Entdeckungswahrscheinlichkeit der eigentlichen Ziele herabsetzen. Die elektromagnetischen Wellen von einem Radargerät werden an allen elektrisch leitenden Flächen reflektiert, also auch an Häusern oder Bodenerhebungen. Diese Echosignale heißen Bodenclutter (früher auch Festzielechos). Festzielechos machten früher ein Erkennen eines Flugzeuges mit einem kleinen Zielzeichen fast unmöglich, weil die Festzielechos diesen Bereich komplett aufgehellt haben. Da Festziele immer eine konstante Entfernung zu dem ebenfalls festen Standort des Radargerätes haben, sind die Echos von Festzielen relativ konstant und können heute durch spezielle Baugruppen (Moving Target Indication MTI) herausgefiltert werden. Sie werden von der Darstellung auf dem Radar-Sichtschirm ausgeblendet bzw. „unterdrückt“.

4.16.1.4 Monopuls-Winkelfehler der Sekundärradare MSSR

Das Monopulsverfahren ist ein Winkelmessverfahren. Ein MSSR-Sekundärradar ermittelt neben der Entfernung des mit einem Transponder ausgestatteten Flugzeugs auch den Azimutwinkel. Bei einer Störung des Sekundärradars könnte ein Winkelfehler auftreten, d.h. der Azimutwinkel und damit die Position des Flugzeugs werden fehlerhaft ermittelt.

4.16.2 Militärische Radar-Systeme

<u>Radarsystem</u>

Das militärische Luftverteidigungsradar LVR Tempelhof befindet sich am früheren Flughafen Tempelhof. Es besteht aus einem Primärradar 3D L-Band PSR RRP117 (FPS-117) und einem kollozierten Sekundärradar 3D MSSR mit einer LVA-Antenne („Large Vertical Aperture Antenna"). Das Luftverteidigungsradar wird von der Bundeswehr / Luftwaffe betrieben, vertreten durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw),

Das Primärradar hat eine Höhe von ca. 64 m =109 m ü.NN, das Sekundärradar von ca. 68 m = 114 m ü.NN. Das Luftverteidigungsradar steht in einer Entfernung von etwa 2,2 km zu den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7).

Mit dem Luftverteidigungsradar LVR Tempelhof wird der Luftraum bis zu einer theoretischen Entfernung von 463 km um das Radar herum überwacht. Auf der Basis der zusammengeführten Daten aller Luftverteidigungsradare wird ein „Luftlagebild“ erstellt. Das Luftlagebild für den überwachten Luftraum, der das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und weit darüber hinaus umfasst, beinhaltet alle erfassbaren Flugobjekte. Gemäß Gutachten bieten die Luftverteidigungsradare wegen der großen Reichweiten besonders für größere Höhen eine hochgradige Redundanz, die einen Ausgleich potentieller Verschattungen durch Gebäude oder auch Falsch- oder Mehrfachziele im Umfeld von Berlin ganz sicher ermöglicht.

Die beiden Luftverteidigungsradare LVR Cölpin und LVR Döbra liegen in einer Entfernung von nur etwa 110 km zum Luftverteidigungsradar LVR Tempelhof, wodurch im Bereich Berlin auch bei niedrigeren Höhen mindestens eine Dreifach-Redundanz gegeben ist.

Entwurf

Schutzbereich für die Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof

Für die Beurteilung der Auswirkungen ist insbesondere die Lage des Plangebiets innerhalb oder außerhalb des Schutzbereichs des Luftverteidigungsradars Tempelhof relevant.

Die rechtliche Grundlage für die Anordnung von Schutzbereichen bildet das "Gesetz über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichgesetz - SchBerG)" vom 07.12.1956, zuletzt geändert durch Art. 11 G vom 13.05.2015.

Gemäß SchBerG ist ein Schutzbereich ein Gebiet, in die die Benutzung von Grundstücken nach Maßgabe des Gesetzes beschränkt ist. Der Schutzbereich dient zum Schutz und zur Erhaltung der Wirksamkeit von Verteidigungsanlagen. Ein Gebiet wird zum Schutzbereich durch Anordnung erklärt. Wer innerhalb der Schutzbereiche bauliche oder andere Anlagen oder Vorrichtungen über oder unter der Erdoberfläche errichten will, bedarf hierzu der Genehmigung. Die Genehmigung darf nur versagt werden, soweit es zur Erreichung der Zwecke des Schutzbereichs erforderlich ist.

Die Schutzbereichanordnung für die Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof vom 29.11.2007 wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 11 vom 07.03.2008 veröffentlicht. Der Schutzbereichsplan war kein Bestandteil der Veröffentlichung. Der Plan bzw. die relevanten Teilpläne 11 und 12 des Schutzbereichsplanes liegen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor. Aus den Plänen lässt sich entnehmen, dass die Türme 6 und 7, die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzt werden sollen, im Schutzbereich liegen und zwar in der Zone C.

In der Schutzbereichanordnung ist unter IV. Nr. 2 "Befreiungen" folgendes geregelt:

"Von den in Abschnitt II.2 bezeichneten Rechtsfolgen der Schutzbereichanordnung wird, außerhalb der Zonen A und B, Befreiung zur Einholung einer Genehmigung der Schutzbereichbehörde für folgende Vorhaben erteilt:

Das Errichten, Ändern oder Beseitigen von baulichen oder anderen Anlagen oder Vorrichtungen, die eine Höhe von 91,52 m üNN nicht überschreiten (§ 3 Abs. 2 SchBG)."

Im Bebauungsplan sind für die beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) im Schutzbereich folgende Höhenfestsetzungen als maximal zulässige Gebäudeoberkante vorgesehen:

Turm 6 (MK 6) 84,6 m üNHN

Turm 7 (MK 7) 62,5 m üNHN

Die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) sind also aufgrund ihrer Höhe von dem Genehmigungsvorbehalt befreit. Es wird davon ausgegangen, dass eine „Radarverträglichkeit“ besteht und keine Kollision mit dem Schutzbereich vorliegt.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat diese Einschätzung am 31.08.2018 bestätigt. Bei Einhaltung der Bauhöhen für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) ist keine Beeinträchtigung der Radarerfassung zu erwarten.

Ergänzend wurden die Auswirkungen in einem Radargutachten[44] geprüft und dargestellt.

Radarverschattung

Eine relevante „Verschattung“ der Radarstrahlung ist grundsätzlich nur dann möglich, wenn das Verschattungsobjekt relevant höher ist als die Radarantenne. Bezogen auf das Bauvor-

[44] Systemtechnisches Gutachten zu dem Bauvorhaben "Urbane Mitte am Gleisdreieck" in Berlin hinsichtlich LVR, ASR und CNS-Systeme im Umfeld des Bauvorhabens; NAVCOM Consult, 17.03.2020

haben ‚Urbane Mitte Süd‘ sind die Verschattungsobjekte (Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7)) niedriger als die Radarantenne. Die Antenne des Primärradars RRP117 (Höhe ca. 64 m = 109 m ü.NN) ist mit ihrem Schwerpunkt deutlich höher als Turm 6 (MK 6) (49 m = 84,6 m ü.NHN) und Turm 7 (MK 7) (25 m = 62,5 m ü.NHN). Gemäß Gutachten kann daher für das Luftverteidigungsradar grundsätzlich keine relevante Verschattung eintreten, auch nicht für die unterste Winkelstellung der elektronischen phasengesteuerten Gruppenantenne („phased-array-Antenne“) des Primärradars RRP117. Darüber hinaus ist eine mehrfache Redundanz durch umliegende relativ nahe weitere Luftverteidigungsradare gegeben, die potentielle Verschattungseffekte hinter den Hochhäusern (Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7)) in nordwestlicher Richtung hochwirksam ausgleichen.

Im Ergebnis haben die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) keinen nennenswerten Einfluss auf die Verschattung bzw. die Reichweite des Luftverteidigungsradars Tempelhof.

Radarreflexion

Die Radarreflexion wird im Gutachten folgendermaßen bewertet:

Bezogen auf das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ist sowohl die Antenne des Primärradars RRP117 (109 m ü.NN) als auch des Sekundärradars MSSR (114 m ü.NN) deutlich höher als Turm 6 (MK 6) (84,6 m ü.NHN) und Turm 7 (MK 7) (62,5 m ü.NHN) inklusive Erdkrümmung.

Für das Primärradar RRP117 gibt der Hersteller in den technischen Unterlagen an, dass dieses Radar mittels des hochentwickelten MTI/ MTD-Konzepts selbst in schwierigsten Clutter-Bedingungen (Boden, Wetter usw.) noch hervorragende Detektionen bieten würde. Die Türme der ‚Urbanen Mitte‘ zählen zum stationären Bodenclutter, den dieses moderne Radar besonders effektiv unterdrückt.

Es gibt nach gutachterlicher Beurteilung sowohl für das Primär- als auch das Sekundärradar keine relevanten Effekte durch Reflexionen an den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7).

Monopuls-Winkelfehler des Sekundärradars MSSR

Gemäß Gutachten sind die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) deutlich niedriger als das Sekundärradar MSSR und können deshalb keine relevanten Monopuls-Winkelfehler verursachen.

Fazit militärische Radarsysteme

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Errichtung der Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) möglich ist, ohne den operationellen Betrieb des Luftverteidigungsradars Tempelhof zu gefährden. Maßnahmen an den Gebäuden sind nicht erforderlich.

Weitergehende numerische Simulationen sind für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) nicht erforderlich.

Abstimmungsstand mit der Bundeswehr

Die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) liegen im Schutzbereich des Luftverteidigungsradars Tempelhof und zwar in der Zone C. Sie sind allerdings aufgrund ihrer Höhe von dem Genehmigungsvorbehalt der Schutzbereichanordnung befreit. Es wird davon ausgegangen, dass eine „Radarverträglichkeit“ besteht und keine Kollision mit dem Schutzbereich vorliegt. Das zuständige Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) hat am 31.08.2018 bestätigt, dass bei Einhaltung der Bauhöhen für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) keine Beeinträchtigung der Radarerfassung zu erwarten ist.

In der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB hat die Bundeswehr am 04.01.2019 ihre Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bestätigt,

Senat

unter der Auflage, dass Störeinflüsse durch Oberflächenreflexionen durch ein geeignetes Fassadendämpfungskonzept vermindert werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Bundeswehr-Dienststelle Infra I 3 zwingend im sich anschließenden Baugenehmigungsverfahren zur Bewertung eines solchen Konzeptes zu beteiligen ist.

Das Radargutachten vom 17.03.2020 bestätigt ebenso, dass die Errichtung der Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) den operationellen Betrieb des Luftverteidigungsradars Tempelhof (LVR THF) nicht gefährdet.

Die Projektträgerin wurde darüber informiert, dass mögliche Reflexionseffekte der geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) und ihre Auswirkungen auf die Funktion des Luftverteidigungsradars Tempelhof im Zusammenhang mit der Fassadenkonzeption geprüft werden müssen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Erstellung eines Fassadendämpfungskonzepts, zur Abstimmung des Konzepts mit der Bundeswehr sowie dazu, etwaigen Bedenken der Bundeswehr Rechnung zu tragen. Außerdem verpflichtet sie sich zur Umsetzung des Fassadendämpfungskonzepts.

Entstörungsmöglichkeiten / Fassadendämpfung

Zur Reduzierung von Radar-Reflexionen bestehen z.B. folgende bautechnische und architektonische Möglichkeiten:

- Radar-reflexionsarme Baumaterialien
  - Radar-reflexionsarmes Glas
  - Radar-absorbierende Wärmedämmung
- Radar-reflexionsarme Architektur
  - Fassadenneigung
  - Segmentierte Fassade
  - Lisenen und Schwerter

Eine ggf. erforderliche Schalldämmung der Fassade steht dem nicht entgegen.

4.16.3 Zivile CNS-Systeme (DVOR, ASR)

Das Systemtechnische Gutachten zu LVR, ASR und CNS-Systemen im Umfeld des Vorhabens ‘Urbane Mitte‘ wurde 2019/2020 (Fertigstellungsstand 17.03.2020) erarbeitet und bezieht sich noch auf den Betrieb des Flughafens Tegel und des Flughafens Schönefeld / BBI.

Der Flughafen Schönefeld existiert unter dieser Bezeichnung nicht mehr. Er ist Bestandteil des Flughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“, der am 31. Oktober 2020 eröffnet wurde. Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ wurde am 08. November 2020 geschlossen und am 5. Mai 2021 entwidmet. Nur der Nordteil besteht noch als militärischer Hubschrauberlandeplatz.

Das Radar auf dem Flughafen Tegel ist nicht mehr in Betrieb, das Radar auf dem bisherigen Flughafen Schönefeld besteht auch nach Eröffnung des Flughafens BER weiterhin in der im Gutachten berücksichtigten Form.

Vor diesem Hintergrund sind die gutachterlichen Ausführungen zum Radar auf dem Flughafen Tegel nicht mehr aktuell und werden hier nicht mehr ausgeführt. Die Ausführungen zum Radar auf dem Flughafen Schönefeld gelten auch für den Flughafen BER. Das wurde am 12.09.2022 in einer ergänzenden Stellungnahme zum systemtechnischen Gutachten vom Gutachterbüro bestätigt.

4.16.3.1 Flughafen Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“

Flugsicherungs-ATC-Radar Nord

Das zivile Flugsicherungs-ATC-Radar Nord am Flughafen BER besteht aus einem Sekundärradar (3D-MSSR). Das Radar wird von der Deutschen Flugsicherung (DFS) betrieben, planungsrechtlich vertreten durch das Bundesamt für Flugsicherung (BAF).

Flugsicherungs-ATC-Radar Süd

Das zivile Flugsicherungs-ATC-Radar Süd am Flughafen BER besteht aus einem Primärradar (kolloziertes S-Band 2D-PSR) und einem Sekundärradar (3D-MSSR). Dieses Radar wird ebenfalls von der Deutschen Flugsicherung (DFS) betrieben.

Beide ATC-Radare befinden sich in einer Entfernung von mindestens 15,5 km zu den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7). Dieser Abstand ist bereits größer als der maximale Prüfbereich für ein Anflugradar (ASR) gemäß ICAO[45] EUR DQC015.

Navigationssystem DVOR

Der Flughafen BER weist als Navigationssystem ein DVOR auf. Das DVOR-System wird von der Deutschen Flugsicherung betrieben.

Aufgrund der Entfernung der geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) zum DVOR-System am Flughafen BER von ca. 18 km sind gemäß Gutachten erfahrungsgemäß bei weitem keine spezifikationsgefährdenden Effekte zu erwarten. Sie können aus physikalischen und systemtechnischen Gründen von vornherein ausgeschlossen werden.

Radarverschattung / Reichweite

Gemäß Gutachten können sich für das Anflugradar ASR am Flughafen BBI/ Schönefeld in der Entfernung von mindestens 15,5 km zu den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) von vornherein keine relevanten Verschattungseffekte ergeben.

Radarreflexion

Gemäß Gutachten können sich aufgrund der großen Entfernung von mindestens 15,5 km der geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) zu den Flugsicherungs-ATC-Radaren Nord und Süd am Flughafen BER von vornherein keine relevanten Reflexionseffekte ergeben.

Monopuls-Winkelfehler des Sekundärradars MSSR

Gemäß Gutachten sind aufgrund der großen Entfernung von mindestens 15,5 km und der effektiv geringen Höhe der geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) keine relevanten Winkelfehler für das Sekundärradar zu erwarten.

4.16.3.2 RADNET-Netzwerk

Im Gutachten wird darauf hingewiesen, dass das RADNET-Netzwerk zusätzliche Sicherheit bringt.

Im engeren Bereich Berlins gibt es z.Zt.

- 1 Primärradar (2D PSR) (BER Süd)
- 2 Sekundärradare (3D MSSR) (BER Nord und Süd).

[45] „ICAO“ ist die Abkürzung für die „International Civil Aviation Organization“. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN). Zu ihren Aufgaben gehört u.a. die Erarbeitung von verbindlichen Standards für die Luftfahrt sowie von Empfehlungen und Richtlinien.

Die Radardaten (PSR, MSSR) werden über das RADNET-Netzwerk redundant zusammengeführt und mittels der Netz-Software PHOENIX für die Anzeige beim Radar-Controller verarbeitet. Potentielle Verschattungen und Falschziele bzw. Falschspuren können durch dieses MRT („Multi Radar Tracker") zuverlässig erkannt und kompensiert bzw. unterdrückt werden.

4.16.3.3 Fazit zivile Radarsysteme

Die Errichtung der Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) ist nach gutachterlicher Bewertung wie geplant möglich, ohne den operationellen Betrieb der genannten zivilen Radar-Systeme zu gefährden.

Weitergehende numerische Simulationen sind für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) nicht erforderlich.

4.17 Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)

Die Planung für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist das Ergebnis eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts.

4.17.1 Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck und Bebauungsplan VI-140

Der Bezirk Kreuzberg fasste bereits 1994 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140 und führte das Verfahren bis einschließlich der Trägerbeteiligung durch. 1997 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden. Im Zuge weiterer Verhandlungen seit 1999 entstand das Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und einem großen zusammenhängenden Park im Inneren, dem heutigen Park am Gleisdreieck.

4.17.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck

Auf Grundlage des Verhandlungsergebnisses wurde 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Rechtsnachfolger: CA Immo), der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 werden die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreiecks für einzelne Baufelder formuliert, so auch für das Baufeld 'Urbane Mitte' (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“).

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 verankert wurden.

4.18 Ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen (§ 1 Abs. 6 Nr. 14 BauGB)

Das Erfordernis einer ausreichenden Versorgung mit Grün- und Freiflächen der Beschäftigten im Plangebiet und der Bewohner*innen im Umfeld wurde in der Planung berücksichtigt.

Im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde eine Potenzialanalyse mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand 12/2019) erstellt. Hintergrund der Potenzialanalyse ist die derzeitige Ausgangslage des Bezirks, in dem insgesamt ein Defizit an öffentlichem und auch an privatem Grün besteht. Aus einer kleinräumlichen Betrachtung der Bedarfssituation geht hervor, dass die Umgebung des Parks am Gleisdreieck zu den versorgten Gebieten gehört und kein unmittelbarer Bedarf für zusätzliche Grünflächen besteht.

Die Flächen des 31,5 ha großen Parks am Gleisdreieck sind durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ gesichert und werden durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht in Anspruch genommen. Die öffentliche Parkanlage steht jedem offen: Beschäftigten, Bewohner*innen oder auch Touristen.

SenStadt

IV. Auswirkungen der Planung

1. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Die Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse sind Bestandteil des Kapitels A III 4.3 „Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)“. Die Auswirkungen auf die Arbeitsstätten sind Bestandteil des Kapitels A III 4.10 „Belange der Wirtschaft sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)“.

2. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung

Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung ergeben sich durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht. Die Kosten für die Entwicklung des Gebiets trägt die private Projektträgerin. Dazu wurde ein entsprechender Kostenübernahmevertrag abgeschlossen.

Weitere Kosten, die aus der Planung resultieren, sind derzeit nicht erkennbar.

SenStadt

V. Verfahren

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) war ein Teilbebauungsplan des Bebauungsplans VI-140, für den die Verfahrensschritte bis einschließlich Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB Ende 2007 durchgeführt wurden. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Bebauungsplanes VI-140 in die Teilbebauungspläne VI-140a-i beschlossen. Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die Bebauungspläne VI-140ca und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde am 28.04.2015 gefasst. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden die frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Danach wurde der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erneut geteilt, in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Teilung wurde vom Bezirksamt am 15.06.2018 beschlossen und am 29.08.2018 von der BVV zur Kenntnis genommen.

Die Darstellung des Verfahrens bis zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §4 Abs. 2 BauGB bezieht sich daher auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), danach auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das Verfahren wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB fortgesetzt.

1. Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB

Gemäß § 5 AGBauGB i.V.m. § 11 Abs.1 AGBauGB hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg/ Stadtentwicklungsamt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am 23.04.2015 mitgeteilt, dass die Absicht besteht, den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) aufzustellen.

Stellungnahme SenStadtUm (alte Bezeichnung) vom 26.05.2015

Dringende Gesamtinteressen Berlins gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (ehemals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) teilte mit, dass der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gem. § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB dringende Gesamtinteressen Berlins berührt, da folgende übergeordnete Verkehrsanlagen und -planungen betroffen sind:

- Das Tempelhofer Ufer, das im StEP Verkehr als übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II eingestuft ist.
- Die U-Bahnanlagen U1, U2 der BVG.
- Die S-Bahnanlagen S1, S2, S25 und Bahnanlagen der Deutschen Bahn (Regional- und Fernverkehr) - Anhalter- und Dresdener Bahn.
- Als Planung ist der Bau der S-Bahnverbindung S 21 vom Potsdamer Platz bis zum S-Bahnring / Cheruskerkurve zu berücksichtigen.

Dringende Gesamtinteressen Berlins gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 7 AGBauGB

Die Beeinträchtigung dringender Gesamtinteressen Berlins hinsichtlich der Zentrenstruktur i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 7 AGBauGB konnte nicht abschließend geprüft werden.

SenStadt

Berücksichtigung der vom Senat von Berlin beschlossenen Konzepte und Planungen

Die Berücksichtigung folgender Entwicklungsplanungen und -konzepte konnte nicht abschließend geprüft werden:

- StEP Zentren
- Fachmarktkonzept Berlin
- AV Einzelhandel 2014
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005.

Städtebaulicher Rahmenvertrag 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

2. Anfrage nach den Zielen der Raumordnung

Die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige Behörde wurde nach § 1 Abs. 4 BauGB mit Schreiben vom 23.04.2015 beteiligt. In ihrer Stellungnahme vom 20.05.2015 verweist die Gemeinsame Landesplanungsabteilung auf ihre Mitteilung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung vom 04.03.2010, die zur Teilung des Bebauungsplans VI-140 angefragt wurde. Eine abschließende Bewertung der Planungsabsicht erfolgt noch nicht.

3. Aufstellungs-/ Fortführungsbeschluss zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Der Beschluss zur Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde am 28.04.2015 gefasst.

Änderung des BauGB durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 / Überleitungsvorschrift

Das “Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben“ vom 29.05.2017 ist im BGBl. Nr. 32 vom 1.6.2017 erschienen und hat das Baugesetzbuch (BauGB) wie folgt geändert: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.

Gemäß Überleitungsvorschrift des § 245c BauGB 2017 (Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt) könnte das Verfahren nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden. Aufgrund des frühen Verfahrensstands wurde das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) nach Änderung des Baugesetzbuchs am 29. Mai 2017 jedoch nach neuem Recht weitergeführt. Das gilt auch für den aus dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) durch Teilung hervorgegangenen Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

SenStadt

4. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Mit Veröffentlichung in der Tagespresse und auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) frühzeitig unterrichtet. Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung, Stand 12. Februar 2016, sowie die städtebaulichen Entwürfe konnten vom 15. Februar bis 15. März 2016 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg/ Stadtentwicklungsamt sowie im Internet eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 146 Stellungnahmen abgegeben, davon 143 Stellungnahmen von Anwohnern bzw. Bürgern, zwei Stellungnahmen von relevanten benachbarten Grundstückseigentümern, der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum, und eine Stellungnahme des Gremiums FahrRat.

Die Bürger-Stellungnahmen werden in Teil A, die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat in Teil B ausgewertet und abgewogen. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich nur auf die frühzeitige Beteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und wird der Vollständigkeit halber dargestellt. Für den Bebauungsplan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) wurden die Verfahrensschritte erneut durchgeführt und die Planungen angepasst.

4.1 Inhalte der Stellungnahmen - Teil A

In Teil A werden die Bürger-Stellungnahmen zusammengefasst dargestellt.

Zu folgenden Themen wurden Stellungnahmen abgegeben:

4.1.1 Flächennutzungsplan Berlin

Stellungnahmen: 1

- Im Flächennutzungsplan Berlin ist keine Bebauung mit M2 westlich der Bahn (U2) und südlich der Bahn (U1) ausgewiesen.

Abwägung

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.

Im Flächennutzungsplan Berlin sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.

4.1.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Stellungnahmen: 7

- Warum wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 eine GFZ von 3,5 und somit eine extrem hohe bauliche Dichte vertraglich festgeschrieben?
- Der städtebauliche Rahmenvertrag soll die planerische Abwägung der Baufläche und der GFZ nicht ersetzen
- Die Berechnung des Netto-Baulandes im städtebaulichen Rahmenvertrag ist nicht nachvollziehbar
- Planung des städtebaulichen Rahmenvertrags nicht mehr zeitgemäß

Senstadt

- Keine Beteiligung der Öffentlichkeit beim Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags

  Abwägung

  Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 sowie des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

  Die Vereinbarung der GFZ erfolgte vor dem folgenden Hintergrund: Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets Gleisdreieck, hier Parkanlage und Baufelder geschaffen. Als Zielsetzung wurde die Entwicklung der Fläche einerseits als eine öffentliche Parkanlage und andererseits als attraktive städtische Nutzung mit insbesondere Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Sicherung des Standorts des Deutschen Technikmuseums formuliert. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die 'Urbane Mitte' – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 nimmt die Bebauung also nur rund ein Fünftel des gesamten Vertragsgebiets ein. Auf den Bauflächen sollen nach den Zielen des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 ein attraktiver Nutzungsmix mit insbesondere Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entstehen sowie die zentrale Lage des Gebiets an einem Umsteigepunkt zwischen mehreren ÖPNV-Linien ausgenutzt werden. Speziell für das Baufeld 'Urbane Mitte' ist im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen. Die starke Einschränkung der für die Bebauung zur Verfügung stehenden Fläche wurde durch die Vereinbarung des zulässigen Nutzungsmaßes ausgeglichen.

  Die Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 gehen also über die Entwicklung der ‘Urbanen Mitte’ hinaus und haben die Realisierung des Gesamtkonzepts für das Areal am Gleisdreieck im Blick.

  Als Bruttobauland wird im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000 m^2, als Nettobauland eine Fläche von 34.000 m^2 genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden von der Grundstücksgröße pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für die Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind. Der pauschale Abzug von 20 % wurde auch für die Baufelder „Möckernkiez“ und „Flottwellpromenade“ angesetzt, obwohl die Bebaubarkeit dieser Baufelder nicht durch Bahnflächen eingeschränkt ist. Bei Vergleich dieser Baufelder wird deutlich, dass die Berechnung des Nettobaulandes die besondere Lage der ‘Urbanen Mitte’ nicht berücksichtigt hat.

  Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags wurden 2005 verhandelt und unterzeichnet. Der Vertrag wurde zeitlich nicht befristet. Der Zeithorizont für die Realisierung dieser Planung entspricht dem üblichen Zeitraum für die Umsetzung eines großen Konversionsprojekts.

  Die Frage, ob, und wenn ja, in welcher Form bei der Unterzeichnung des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 die Öffentlichkeit beteiligt wurde, kann im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca (Urbane Mitte) nicht beantwortet werden.

Senatsentwurf

Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wurde im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 getroffenen Vereinbarungen werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.3 Planungsrecht

§ 34 BauGB

Stellungnahmen: 1

- Zweifel an der Einstufung des Plangebiets als Innenbereich

Abwägung

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen.

Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft. Im Ergebnis wird das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt.

- Die Luckenwalder Straße, das Grundstück Luckenwalder Straße 6a, die östlichen Viaduktbauten des Hochbahnhofs ‚Gleisdreieck‘ sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind im Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 als beschränktes Arbeitsgebiet festgesetzt. Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.
- Der Großteil des Plangebiets im Nordwesten liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Es handelt sich um die auf Viadukten verlaufende Hochbahn der U-Bahnstrecke U2 und die westlich anschließenden Flächen bis zum Park am Gleisdreieck. Bis vor kurzem standen hier noch die Viadukte der Stammbahn, sie wurden erst 2015 abgerissen. Zukünftig wird hier die S-Bahnstrecke S 21 verlaufen. Zusätzlich quert die Hochbahn der U-Bahnstrecke U1 in West-Ost-Richtung. Die Fläche ist durch bauliche Verkehrsanlagen geprägt, die auch im Norden (Parkhaus Gleisdreieck) ihre Fortsetzung finden. Das § 34-Gebiet wird nach Süden durch den Abschluss der Viaduktbauten und den Verlauf der Hochbahntrasse der U-Bahnstrecke U2 begrenzt. Im Gebiet gemäß § 34 BauGB liegt auch die verlängerte Trebbiner Straße von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8).
- Der Bereich südlich der STATION Berlin ist als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Einstufung als Innen- oder Außenbereich keinen Einfluss auf die Festsetzungen im Bebauungsplan hat.

4.1.4 Städtebau

Zustimmung zum Konzept

Stellungnahmen: 9

- Positive Stellungnahmen, insbesondere, Urbanität und Modernisierung werden begrüßt.

Abwägung

Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

Senat

Ablehnung des Konzepts

Stellungnahmen: Alle (150) abzüglich 9 dafür

- Die Bebauung wird abgelehnt. Stichworte: Bebauung passt nicht in die Umgebung, keine natürliche Entwicklung, südliche Baukörper / Einteilung der Baufelder werden abgelehnt, keine Fortsetzung des Potsdamer Platze, ästhetische Einwände.

Abwägung

Die Ablehnung des Bebauungskonzepts wurde zur Kenntnis genommen.

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der ‘Urbanen Mitte’ bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S-Bahnstrecke S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen Senat und Bezirk abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die 'Urbane Mitte' entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.

Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die öffentliche Parkfläche und die umliegende Bebauung sind Teile eines Gesamtprojekts zur Entwicklung des Areals um das Gleisdreieck, das eine innerstädtische Brachfläche darstellte. Durch die Bebauung des Plangebiets wurde der Charakter der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck nicht geändert, sondern die urbane Nutzung einer Brachfläche ermöglicht, auf der ein lebendiges Quartier entstehen soll. Es kann angenommen werden, dass die Entwicklung einer zentral liegenden und gut erschlossenen Brachfläche und die Gestaltung eines neuen Quartiers dem öffentlichen Interesse entsprechen.

Die Einteilung der Baufelder 'Urbane Mitte' entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Die südlichen Baukörper sind von der vorhandenen Bebauung umgeben. Sie liegen zwischen der ICE-Trasse im Westen, der STATION Berlin im Norden, dem Park des Deutschen Technikmuseums im Osten sowie dem Park am Gleisdreieck (Skateranlage und ehemaligen Stellwerk) im Süden. Es wird nicht mitten in den Park gebaut. Die neben der Parkanlage vorhandenen privaten Brach- und Freiflächen werden bebaut. Der Vergleich zum Potsdamer Platz ist nicht nachvollziehbar, da der ‘Urbanen Mitte’ ein anderes Bebauungs- und Nutzungskonzept zu Grunde liegt. Die geplante Bebauung der ‘Urbanen Mitte’ unterscheidet

Senstadt

sich auch in ihrer Höhe von den Hochhäusern um den Potsdamer Platz und grenzt sich dadurch architektonisch ab.

Die ästhetische Bewertung des Projekts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die Gestaltung der Fassaden ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Für die Fassadengestaltung ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs geplant.

Sichtachse

Stellungnahmen: 7

- Gerade das jetzige Blickfeld über die weite und ruhige Landschaft mit den architektonisch einmaligen U-Bahn-Bauten sollte unbedingt erhalten bleiben.
- Durch die enge Randbebauung an allen Seiten mit z.T. viel zu hohen Bauten werden Blickbeziehungen – insbesondere der Blick auf die historischen U-Bahn-Viadukte – verbaut.
- Die städtebauliche Wirkung von entfernteren Standpunkten aus prüfen, z.B. vom Askanischen Platz, Potsdamer Straße/ Kurfürstenstraße, Hallesches Ufer.
- Freie Sichtachse vom Askanischen Platz bis nach Schöneberg muss gewahrt bleiben.
- Blickfeld vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird eingeschränkt.

Abwägung

Die Veränderungen des Stadtbildes werden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft, ggf. wird der städtebauliche Entwurf angepasst. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept einzelne versetzt angeordnete Türmen vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dadurch soll die Sichtbarkeit der historischen Gleise nach Möglichkeit gewahrt werden. Die Sicht vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird tatsächlich eingeschränkt. Da es sich jedoch um keinen Aussichtspunkt, sondern einen Verkehrsknotenpunkt handelt, ist diese Einschränkung hinnehmbar.

Nettobauland

Stellungnahmen: 6

- Die Ermittlung der Baufläche ist zu erläutern.

Abwägung

Es wurde geprüft und in der Begründung erläutert, welche Fläche des Baugrundstücks für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist.

Zu hohe Dichte

Stellungnahmen: 21

- Die hohe Verdichtung wird abgelehnt.
- Die Baumasse ist kritisch zu überprüfen und zu reduzieren.
- Dies würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck " besser Rechnung tragen:
- Das Bauvolumen sollte sich an der begrenzten Aufnahmekapazität der angrenzenden Straßen orientieren.
- Die geplante Bruttogeschossfläche von 115.000 m^2 übersteigt die vertraglich vereinbarte Bruttogeschossfläche um mehr als 10 %.

Sensiat

Abwägung

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der ‘Urbanen Mitte’ bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S-Bahnstrecke S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen den Vertragspartnern abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde vom Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt. Ziel des Werkstattverfahrens war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standortes. Das gesamte Verfahren wurde von Beginn an transparent im Internet dargestellt. In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens - jeweils drei Expertendialoge und drei Bürgerbeteiligungen - wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt.

In dieser ersten Phase des Entwicklungsverfahrens wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen als Grundlage bzw. inhaltliche Aufgabenstellung für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb erarbeitet. Der städtebaulich- architektonische Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die kritische Bewertung der Dichte wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie anderen Nutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen. Welches Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet festgesetzt werden soll, war Gegenstand der planerischen Abwägungsentscheidung.

Erhalt der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 5

- Die Höhe der geplanten Gebäude erscheint angemessen.
- Die "alte" Berliner Traufhöhe (nach Stimmann) ist einer Weltstadt nicht angemessen.
- Hochhäuser werden begrüßt. Berlin braucht mehr Modernität.
- Sie verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen zur städtebaulichen Planung wurden zur Kenntnis genommen. Es waren keine Änderungen in der Planung erforderlich.

SenStadt

Reduzierung der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 31

- Bebauung mit mehreren Hochhäusern (5-7) wird sehr kritisch gesehen / wird abgelehnt. Stichworte: keine Abweichung von der Berliner Traufhöhe, Flair des Kreuzberger Kiezes wird genommen, erdrückende Wirkung der Hochhäuser, Forderung von Beschränkungen der Gebäudehöhen, 'horizontale Wohnlandschaft' am Gleisdreieck

Abwägung

Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.

Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden durch das Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt und entsprechen dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll auch eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in der Breite vermieden, das dem umweltpolitischen Ziel widerspricht, die weitere Versiegelung des Außenbereichs zu vermeiden. Die Orientierung der neuen Bebauung an den Wohnquartieren in der näheren Umgebung erscheint städtebaulich nicht sinnvoll, da die Baufelder wegen der unterschiedlichen Nutzungen und Zielsetzungen städtebaulich nicht vergleichbar sind.

Das städtebauliche Konzept wird nicht geändert.

4.1.5 Denkmalschutz

Stellungnahmen: 60

- Bedenken gegen die Vereinbarkeit der Planung mit dem Denkmalschutz. Stichworte: Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Bauten – Bahnhofsanlage „Gleisdreieck“ als Industriedenkmal – wird eingeschränkt; Ablehnung des bereits erfolgten Abrisses der Stammbahn-Viadukte, Bitte um Stellungnahme des Denkmalschutzes zu dieser Thematik und zur hier geplanten Häufung von Hochhäusern

Abwägung

Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen.

Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historisch Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S-Bahnstrecke S 21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der ‚Urbanen Mitte‘ erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt. Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wird die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das Landesdenkmalamt Berlin (LDA) wird in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts einbezogen. Die Stammbahn-Viadukte wurden vom Grundstückseigentümer abgerissen. Die Gründe sind dem Bezirk nicht bekannt. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA)

Version

eingegangen, dessen Inhalt in der Planung berücksichtigt wurde. Des Weiteren wurde ein Gutachten zum Denkmalschutz beauftragt.

4.1.6 Nutzung

Nutzungskonzept

Stellungnahmen: 5 Zustimmungen, 3 Ablehnungen

- Zustimmung zu einem neuen urbanen Zentrum mit Wohn-/ Geschäftsbebauung, das sich der schönen Metropole würdig erweist.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

- Ablehnung des Konzepts, Stichworte: neuer sozialer Brennpunkt wird befürchtet (Vergleich mit Gropiusstadt, Alexanderplatz, Potsdamer Platz), neue Nutzungen mit dem Bestand nicht vereinbar, kein neues Zentrum im multizentrischen Berlin erforderlich.

Abwägung

Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Plangebiet soll außerhalb der nachrichtlich zu übernehmenden gewidmeten Flächen der U- und S-Bahn ein Kerngebiet festgesetzt werden. Die zulässigen Nutzungen im Kerngebiet werden im weiteren Verfahren genauer definiert und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Auf Grundlage des Planungsstandes zum Zeitpunkt der Abwägung war im Kerngebiet ein Anteil von ca. 2/3 für Büros, Hotels und Dienstleistungen vorgesehen. Das übrige Drittel sollte durch Versorgungs- und Freizeitreinrichtungen, Kunst- und Kultureinrichtungen genutzt werden. Der Vergleichbarkeit mit der Gropiusstadt wird inhaltlich nicht gefolgt, da die Gropiusstadt und diese Planung weder in der Funktion und geplanten Nutzungen noch von der architektonischen Gestaltung vergleichbar sind. Anders als in der Gropiusstadt soll in der ‘Urbanen Mitte’ kein Wohngebiet entstehen. Da noch keine konkreten Nutzungen geplant sind, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca (Urbane Mitte) keine abschließende Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umgebung stattfinden. Die schalltechnische Vereinbarkeit der einzelnen Vorhaben mit den Bestandsnutzungen wird im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt.

Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.

Umfang der geplanten Nutzung

Stellungnahmen: 3

- Wie viele Menschen sollen in der ‚Urbanen Mitte‘ arbeiten und wohnen?

Abwägung

Im weiteren Planverfahren wird auch die Zahl der Menschen, die in der ‚Urbanen Mitte‘ arbeiten können, prognostiziert und in der Begründung dargestellt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

Büros

Stellungnahmen: 8

- Kein Bedarf, Leerstand wird befürchtet. Der Potsdamer Platz in unmittelbarer Nähe hat bereits bedrohlichen Büro-Leerstand, andere Flächen sind besser geeignet.

Senstadt

Abwägung

Es ist zutreffend, dass vor wenigen Jahren ein Überangebot an Büroflächen in Berlin befürchtet wurde. Die aktuelle Lage ist jedoch weit von einem Überangebot an Büroflächen entfernt. Die Leerstandsquote liegt derzeit bei 4,9 Prozent. Nach dem aktuellen Stand ist für die nächsten Jahre vielmehr von einem Bedarf an zusätzlichen ESG-konformen Büroflächen auszugehen, die zentral und verkehrsgünstig gelegen sind.

Der Plangeber geht insoweit davon aus, dass die mit dem Masterkonzept Urbane Mitte geplanten Büroflächen einen zukünftigen Bedarf an entsprechenden Flächen decken werden.

Beherbergung / Hotel

Stellungnahmen: 1

- Kein Bedarf an neuen Hotels

Abwägung

Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort.

Einzelhandel

Stellungnahmen: 4 begrüßen, 1 kein Bedarf

- Zu begrüßen ist mehr Einkaufsfläche, auch für den täglichen Bedarf

Abwägung

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan bei der Festsetzung zulässiger Nutzungen berücksichtigt.

- Kein Bedarf an neuem Einzelhandel

Abwägung

Es wurde berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Die Zulässigkeit von Einzelhandel wird in einem Einzelhandelsgutachten geprüft und im Bebauungsplan festgesetzt.

Das eingeholte Einzelhandelsgutachten bestätigt, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht.

Kultur

Stellungnahmen: 1

- Faktisch sind die bereits in der näheren Umgebung ausreichend vorhandenen kulturellen Angebote mehr als ausreichend.

Abwägung

Die Nachbarschaft unterschiedlicher Kultur- und Veranstaltungsangebote beinhaltet nicht zwangsläufig Konflikte. Die unterschiedlichen Nutzungen im Umfeld der ‘Urbanen Mitte’ machen den Ort spannend und attraktiv.

SenStadt

Es kann nicht nachvollzogen werden, dass kulturelle Angebote als unnötig angesehen werden. Gerade in diesem Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Wohnen

Stellungnahmen: 1 zur nachfolgenden Stellungnahme, 7 zum Thema bezahlbarer Wohnraum

- Wohnen kann aufgrund der Lage und Rahmenbedingungen (vor allem Lärm) nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Abwägung

Die Einschätzung wird geteilt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

- Wunsch nach bezahlbarem Wohnraum

Abwägung

Eine Wohnnutzung der ‘Urbanen Mitte’ ist nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO im Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig und im Übrigen nach dem aktuellen Bebauungskonzept nicht vorgesehen, da dem die Lärmbelastung des Gebiets entgegensteht: Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchungen, dass auf dem Gebiet der ‘Urbanen Mitte’ durch die vorhandenen U-Bahnstrecken sowie der geplanten neuen S-Bahnstrecke S 21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblichen Nutzungen können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.

Verödung, Sicherheitsbedenken

Stellungnahmen: 9

- Stichworte: Sicherheitsbedenken, Verödung nach Geschäftsschluss befürchtet, Gefahr der Verwahrlosung und Kleinkriminalität, der neue Brennpunkt/ das Problemviertel

Abwägung

Die Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan - soweit möglich - berücksichtigt.

Für die Gestaltung der Wege und Zugänge zum Bahnhof wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Ausgestaltung der Freiräume erfolgt durch den Bauherrn in Abstimmung mit dem Bezirk. Zum einen wird das Plangebiet allein durch die Lage am U-Bahnhof (U1, U2) und geplanten S-Bahnhof (S 21) und seiner Wegebeziehungen zum Park am Gleisdreieck wahrscheinlich immer belebt sein. Zum anderen sollen durch die gastronomische und kulturelle Nutzung der Erdgeschosszonen Angebote geschaffen werden, die unabhängig von den Arbeitszeiten in den Büros sind und auch abends und am Wochenende genutzt werden, so dass hier ein vitales Quartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen kann. Die Beispiele früherer Großbauprojekte sind mit der Planung für die ‚Urbanen Mitte‘ nicht vergleichbar. Hier wird keine Großsiedlung des sozialen Wohnungsbaus geplant, sondern ein Kerngebiet mit z.B. gastronomischen und kulturellen Nutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen.

Nutzen für die ansässige Bevölkerung

Stellungnahmen: 2

Gesehen

- Stichworte: Kein Nutzen für die Bewohner der angrenzenden Bezirke, „Touristen-Markplatz“, Steigerung der Mieten im Umkreis, Gentrifizierung

Abwägung

Durch den Bau der ‘Urbanen Mitte’ wird das Umfeld eines wichtigen und stark frequentierten Umsteigepunktes städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und damit auch den Bewohnern nutzen. Durch den Bau der ‘Urbanen Mitte’ wird das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet sowohl von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird. Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort. Die Befürchtung, dass die Mieten aufgrund der Attraktivität der Wohnlage steigen würden, wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Im Übrigen ist für die 'Urbane Mitte' keine Wohnnutzung geplant.

4.1.7 Verkehr

Verkehrssituation im Umfeld / Verkehrskonzept und –prognose

Stellungnahmen: 58

- Probleme des fließenden Verkehrs: Berufsverkehr, Verkehr während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin, Anlieferverkehr.
- Verkehrskonzept wird gefordert, die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs – v.a. während der Bauarbeiten – bezweifelt wird.
- Verkehrsprognose ist zu erstellen, die das Pendleraufkommen und die Besucher prognostiziert und ihre Auswirkungen auf den Verkehr bewertet

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen werden geprüft.

Senstadt

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wurde ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt und mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

Trebbiner Straße

Stellungnahmen: 11

- Im Werkstattverfahren war eine Verlängerung der Trebbiner Straße zur Erschließung der südlichen Baufelder Thema. Die Trebbiner Straße liegt aber nun außerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes. Das Plangebiet ist anzupassen.

Abwägung

Es wird davon ausgegangen, dass die zweite Anbindung des Plangebiets über die Trebbiner Straße erforderlich ist und der Geltungsbereich im Rahmen des weiteren Planverfahrens um die erforderliche Fläche erweitert wird. Die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Herstellung einer neuen Zufahrt werden umgesetzt.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

- Ist es denkbar, dass die komplette Bauabwicklung durch die nicht bewohnte Trebbiner Straße erfolgen könnte?

Abwägung

Der Vorschlag wurde im Rahmen der weiteren Projektentwicklung geprüft. Dabei ist zu bedenken, dass wahrscheinlich nicht alle Gebäude auf einmal gebaut werden und dass an der Trebbiner Straße auch der Eingang des Deutschen Technikmuseums liegt. Die Bauabwicklung ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, die Auswirkungen während der Bauphase werden aber im Umweltbericht bewertet.

Modal- Split

Stellungnahmen: 25

- Es wird bezweifelt, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Dies wird durch den derzeitigen Modal Split auch nicht bestätigt.

Abwägung

Die Annahmen zum Modal-Split wurden mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

Sicherheit

Stellungnahmen: 31

- Die Sicherheit der Anwohne, Radfahrer und Kinder muss gewährleistet werden.
- Dauerhaft den Zugang von Rettungsfahrzeugen und den Brandschutz gewährleisten.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.

Parken / Stellplatzsituation

Bestandssituation

Stellungnahmen: 31

- Angespannte Parkplatzsituation ist zu berücksichtigen.

SenStadt

- Zusätzlicher Bedarf durch das Bauvorhaben ist zu prüfen.

Abwägung

Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.

Fußgänger- / Radverkehr

Stellungnahmen: 47

- Auszubauen und zu sichern sind insbesondere: der Übergang von Ost- in den Westpark/ Fahrradfernweg Berlin-Leipzig, nördlicher und östlicher Zugang zum Park, direkte Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, in dem auch der Fußgänger- und Radverkehr behandelt wird. Das Gutachten sieht unter anderem den Ausbau der vorhandenen Radwege und der Radwege auf den vorhandenen Straßen vor. Es ist nicht geplant, die Radwege enger zu gestalten.

Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhanden Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern. Eine Änderung seines Verlaufs des Radwegs ist nicht geplant. Das für das Baugebiet erarbeitete Konzept für den Fuß- und Radverkehr trägt der hohen Auslastung dieser Wegeverbindung Rechnung und sieht seinen Ausbau vor. Eine Verbesserung der Wegeverbindung zwischen dem U-Bahnhof und dem Park wird umgesetzt. Es wird angestrebt, auf der westlichen Seite des Bahnhofs „Gleisdreieck“ einen zusätzlichen Zugang zu schaffen, über den der Park dann noch besser erreicht werden kann. Eine Verengung der vorhandenen Zuwegungen ist nicht geplant.

4.1.8 Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Parkübernutzung

Stellungnahmen: 40

- Stichworte: Übernutzung des Parks durch Anstieg der Besucher, vor allem zur Mittagszeit; Vermüllung des Parks, Überbeanspruchung der Grünflächen

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der ‘Urbanen Mitte’ wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die zusätzlichen Nutzungen beeinträchtigen damit nicht die Erholungsnutzung. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen können.

Die Müllentsorgung im Park ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität

Stellungnahmen: 99

- Beeinträchtigung der Erholungs- und Freiraumqualität.
- Erdrückung und Verkleinerung des Parks, auch durch die geplante S-Bahnstrecke S 21.

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Brach- und Freiflächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Das Baufeld der 'Urbanen Mitte' und die für die geplante S-Bahnstrecke S 21 vorgehaltene Fläche sind nicht Bestandteil des Parks am Gleisdreieck. Daher wird die rechtlich gesicherte Parkfläche weder durch die 'Urbane Mitte' noch durch die neue S-Bahnstrecke S 21 reduziert. Die Beziehung zwischen dem Park und dem U-Bahnhof soll sich durch die geplante Bebauung der 'Urbanen Mitte' verbessern, indem die Erschließung und die Wege zwischen dem Park und dem Bahnhof ausgebaut werden.

Verschattung

Stellungnahmen: 64

- Die Verschattung des Westparks (in den Vormittagsstunden) durch die Hochhäuser sowie negative Auswirkungen auf Naherholungs- und Aufenthaltsqualität sowie auf die Vegetation wird befürchtet; Verschattungsstudie wird gefordert.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Besonnungs-/ Verschattungsstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt, der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden.

Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und hinzunehmen.

4.1.9 Auswirkungen auf die Umwelt

LaPro / StEP Klima

Stellungnahmen: 33

- Warum wird eine Planung weiterverfolgt, die die Ziele mehrerer landschaftsplanerischer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt?
- Der StEP Klima wird unzureichend berücksichtigt.
- Die im Umweltbericht dargestellten Beeinträchtigungen werden abgelehnt.

Abwägung

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwieweit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden.

Senstadt

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen.

Versiegelung

Stellungnahmen: 5

- Auswirkungen der Versiegelung der Flächen wird befürchtet.

Abwägung

Die Versiegelung des Plangebiets ist tatsächlich hoch. Im weiteren Verfahren wurden im Umweltbericht Maßnahmen zum planexternen Ausgleich der Versiegelung benannt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

4.1.10 Lärm

Gewerbelärm

Stellungnahmen: 2

- Lärmbelästigung durch Nutzungen in der ‘Urbanen Mitte’ prüfen / verträglich gestalten.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den durch die Planung verursachten Gewerbelärm prognostiziert. Die Lärmbelastung der Umgebung durch die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets konnte das Gutachten nicht untersuchen, da noch keine konkreten Planungen für die Nutzung vorliegen. Die Verträglichkeitsprüfung der gewerblichen Nutzungen innerhalb der 'Urbanen Mitte' wird auf die Baugenehmigungsverfahren verlagert.

Verkehrslärm

Stellungnahmen: 33

- Zunahme des Verkehrslärms auf den die 'Urbane Mitte' erschließenden, schon vorbelasteten Straßen, sowohl für die Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Projekts, soll bewertet werden: Die Lärmbelästigung der Anwohner liegt bereits durch das Tempelhofer Ufer im gesundheitsschädlichen Bereich, Schutzmaßnahmen werden gefordert, Lärmbelästigung durch die Baustelle, Lärmbelastung durch die geplante S-Bahnstrecke S 21

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den Verkehrslärm im Umfeld und seine durch die Planung verursachte prognostizierte Zunahme beinhaltet. Das Gutachten stellt keine unzumutbare Lärmbelastung durch die Erhöhung des An- und Abfahrtsverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an einigen der untersuchten Immissionsorten bereits im Bestand überschritten. Die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Nutzungen des Plangebiets liegt jedoch unter 3 dB(A), so dass die Voraussetzungen der Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt sind. Der Verkehrslärm ist damit zumutbar, Schallschutzmaßnahmen nach Nr. 7.4 TA Lärm sind nicht erforderlich.

Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

4.1.11 Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)

Stellungnahmen: 37

- Mit welchem Anstieg der Feinstaubbelastung ist durch die jahrelangen Bautätigkeiten / den

Baustellenverkehr z.B. in der Schöneberger und Luckenwalder Straße zu rechnen?

Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzunehmen.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten.

Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts für eines der Schadstoffe konnte nur für die westlichen Fassaden von zwei geplanten Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Die mögliche Überschreitung der Schadstoffbelastung an der westlichen Fassade der Schöneberger Str. 16 wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert.

Die Immissionsbelastung ist damit zumutbar und ist hinzunehmen. Im Übrigen wird auf die planerische Abwägung in der Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.

4.1.12 Mikroklima

Stellungnahmen: 21

- Die Ausrichtung des Parks sollte ursprünglich das Mikroklima der Stadtmitte positiv beeinflussen. Die Planung für die 'Urbane Mitte' wird das Mikroklima negativ beeinflussen.
- Auswirkungen der Hochhäuser auf das Mikroklima darstellen (Windentwicklung, Wärmespeicherung, Schattenwurf).
- Die Bebauung in der vorgesehenen Höhe und Breite verengt die dringend benötigte Belüftungsschneise für das Zentrum Berlins (Potsdamer Platz und Brandenburger Tor).

Abwägung

Zur Klärung des Themas „Folgen für das Mikroklima“ wurde eine Klimaanalyse erstellt, die u.a. Aussagen zu Auswirkungen auf vorhandene Kaltluftschneisen beinhaltet. Das Gutachten stellte fest, dass die klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts sich im Wesentlichen auf das Plangebiet beschränken. Die Auswirkungen auf die nähere Umgebung werden als mäßig eingestuft, eine Beeinträchtigung von weiträumigeren Strömungssystemen im übrigen Stadtgebiet ist nicht zu erwarten. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden und dem Tiergarten wird somit nicht eingeschränkt. Die im Gutachten festgestellten mikroklimatischen Auswirkungen für das Plangebiet und die nähere Umgebung sind daher hinzunehmen.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

Senstadt

4.1.13 Wind

Stellungnahmen: 19

- Hochhäuser, die weit über das mittlere Dachniveau einer Stadt hinausragen, können unter Umständen das (stärkere) Windfeld aus höheren Luftschichten ablenken und am Fuß des Gebäudes heftige Böen und Verwirbelungen hervorrufen.
- Das Gelände um die Hochhausbauten wird unwirtlich, der Aufenthalt ungemütlich = keine Aufenthaltsqualität.

Abwägung

Die Auswirkungen der Planung auf die Windentwicklung wurden bei der Planung berücksichtigt. Zur Veränderung der Windverhältnisse im Bereich der Hochhäuser wurde ein Gutachten eingeholt, das die Windentwicklung zwischen den geplanten Häusern und in der Umgebung simuliert und bewertet. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt werden. Dabei werden die Windkomfortkriterien nur im westlichen Bereich des Plangebiets überschritten und im Süden und Osten weitestgehend eingehalten. Eine Gefahr oder beschränktes Risiko auf Fußgängerniveau wird sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung verneint. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse damit durch die Planung gewährleistet sind. Zudem werden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Windsituation, insbesondere durch die Begrünung der Freiflächen, vorgeschlagen.

Die geplanten Bauten verursachen damit kein ungesundes Windfeld. Die zu erwartenden Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sind geringfügig und werden im Übrigen durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen verringert.

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.14 Monitoring

Stellungnahmen: 4

- Es wird um Mitteilung gebeten, ob und wie die in den Bereichen der Umweltbelastung Überwachungen geplant sind. (Monitoring lt. Umweltbericht)

Abwägung

Der Umweltbericht wurde im weiteren Verfahren konkretisiert und hat weitergehende Aussagen zum ggf. erforderlichen Monitoring getroffen.

4.1.15 Eingriff / Ausgleich

Stellungnahmen: 34

- Wie wird mit den im Bebauungsplan aufgeführten Umwelt- und Klimabelastungen, z.B. durch Versiegelung, umgegangen?
- Verkleinerung der Ausgleichsflächen für den Potsdamer Platz wird befürchtet.

Abwägung

Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden überwiegend planextern umgesetzt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Vor Beschluss des Bebauungsplans muss der Ausgleich gesichert sein. Das wird über Festsetzungen im Bebauungsplan oder über einen Städtebaulichen Vertrag geregelt.

SenStadt

Durch den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 als Baufläche für die 'Urbane Mitte' vorgesehen wurde.

4.1.16 Bürgerbeteiligung

Bisherige Bürgerbeteiligung

Stellungnahmen: 23

- Fragen zur bisherigen Bürgerbeteiligung: wer war beteiligt? Wie wurden die beteiligten Bürger ausgewählt?
- Die bisherige Bürgerbeteiligung war unzureichend.

Abwägung

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die 'Urbane Mitte' entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.

Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.

Das Ergebnis dieses Verfahrens, das sogenannte Konsenskonzept, bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.

Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.

Thema Hochhäuser im Werkstattverfahren

Stellungnahmen: 39

- Im Werkstattverfahren wurde die Option eines einzigen Hochhauses sehr kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. Warum wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans nicht in die Wettbewerbsausschreibung übernommen?

Abwägung

Die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsenskonzepts waren Grundlage für die Wettbewerbsausschreibung. Weder im Konsenskonzept, noch in der Wettbewerbsauslobung gibt es ein Hochhausgebot. Im Konsenskonzept heißt es dazu: "Hochpunkt/-e können Höhen von 60-90 m haben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und sind überall denkbar."

Auch seitens des Auslobers und seitens des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg gab es keine Vorgabe zu möglichen Hochhäusern. Es stand den Wettbewerbsteilnehmern völlig frei,

Senstadt

auf Hochhäuser zu verzichten oder zu Gunsten von größeren Freiflächen im Inneren der Stadt hoch zu bauen.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren im Februar 2015 wurde keine Anzahl von Hochhäusern genannt. Die Wettbewerbsergebnisse zeigen unterschiedliche Bebauungen, von Entwürfen ohne Hochhäuser, Entwürfe mit einem Hochhaus, bis hin zu Entwürfen mit mehr als 15 Hochhäusern. Die unabhängige Jury hat sich unter Abwägung der Vor- und Nachteile für die Bebauung mit 5-7 Hochhäusern entschieden.

Konsenskonzept

Stellungnahmen:18

- Kritik am Begriff des "Konsenskonzepts":
  - zwischen den Beteiligten des Werkstattverfahrens wurde keine Einigung erzielt,
  - die bauliche Nutzung des Areals wurde vor 10 Jahren bereits ausgehandelt, keine Entscheidung war möglich.

Abwägung

Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen.

Transparentes Verfahren

Stellungnahmen: 28

- Gefordert wird transparentes Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Veröffentlichung der Fachgutachten, inkl. des Verkehrskonzepts, in einer öffentlichen Veranstaltung wird gefordert.

Abwägung

Nach dem gesetzlich geregelten Verfahren wird die Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren zweimal beteiligt: im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.

Planungsprämissen

Stellungnahmen: 25

- Gewinnmaximierung darf nicht zentrale Planungsmaxime sein
- Die Interessen der Bürger und der Stadt dürfen der Profitmaximierung des Investors nicht untergeordnet worden.

Abwägung

Es ist nicht zutreffend, dass die Gewinnmaximierung der vorrangige Grund für die Bebauung ist. Es ist richtig, dass der heutige Eigentümer eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstücks anstrebt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung einer lebenswerten urbanen Umwelt wird dabei berücksichtigt. Das Baufeld soll in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebaut und genutzt werden. Das Planungsziel für die 'Urbane

SenStadt

Mitte' ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll planungsrechtlich umgesetzt werden.

4.2 Inhalte der Stellungnahmen - Teil B

In Teil B werden die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat zusammengefasst dargestellt.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind auch Stellungnahmen der Nachbarn Deutsches Technikmuseum (vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement) und STATION Berlin sowie von einem Vertreter des Gremiums FahrRat FK eingegangen.

4.2.1 Deutsches Technikmuseum (vertreten durch die BIM)

Seitens des Deutschen Technikmuseums bestehen erhebliche Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung der 'Urbanen Mitte' an die Trebbiner Straße:

- Die Eingangssituation vor dem Museum wäre eng und unübersichtlich. Durch die Anbindung der ‚Urbanen Mitte‘ an die Trebbiner Straße wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erwartet, das sich negativ auf den Eingangsbereich des Deutschen Technikmuseums auswirken könnte.
- Der Anlieferverkehr der STATION Berlin belaste die Verkehrssituation bereits jetzt immens. Das läge vor allem an dem (regelwidrigem) Verkehrsverhalten in der Trebbiner Straße. Die Folgen wären Staus, Lärm, usw.
- Eine Reduzierung der Pkw- und Bus-Stellplätze wäre nicht zumutbar. Im Gegenteil müsste insbesondere das Angebot an Busparkplätzen erhöht werden.
- Vor allem bestehen Bedenken bzgl. der Auswirkungen des Baustellenverkehrs.

Abwägung

Die Bedenken der BIM Berliner Immobilienmanagement in Abstimmung mit dem Deutschen Technikmuseum zur Verkehrsanbindung der ‘Urbanen Mitte’ über die Trebbiner Straße wurden zur Kenntnis genommen. Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das die angemerkten Punkte berücksichtigt hat.

4.2.2 STATION Berlin

Abstandsflächen

Durch die Festsetzung des städtebaulichen Konzepts würden Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin fallen. Die in den Baufeldern 5 und 6 festzusetzenden Baukörper sollten so dimensioniert werden, dass ihre Abstandsflächen nicht auf das Grundstück der STATION Berlin fallen.

Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen

Die aus der genehmigten Nutzung des Grundstückes für Veranstaltungen resultierenden Lärmimmissionen müssten bei der Festsetzung zulässiger baulicher Nutzungen im Plangebiet berücksichtigt werden. Es werden Konflikte mit der im Bebauungsplan-Vorentwurf vorgesehenen Wohnnutzung befürchtet. Aus der Festsetzung der zulässigen Art der baulichen Nutzung im Plangebiet dürfe sich keine Beschränkung für die genehmigte Nutzung der STATION Berlin ergeben.

Senstadt

Öffnung Einzäunung / Toranlage

Es bestehen Befürchtungen hinsichtlich der Sicherheitsinteressen der STATION Berlin, wenn die Toranlagen im Norden und Süden geöffnet werden.

Abwägung

Abstandsflächen

Grundsätzlich ist die Einhaltung der Abstandsflächen als bauordnungsrechtliche Regelung im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen. Um die Errichtung eines Gebäudes in bestimmten, aus städtebaulichen Gründen erwünschten Maßen zu ermöglichen, können auf der Ebene des Bebauungsplans Festsetzungen getroffen werden, aus denen sich eine Unterschreitung der Abstandsflächen ergibt. Ist dies der Fall, hat es damit in Bezug auf die Gültigkeit der Regelungen der Bauordnung Berlin sein Bewenden, d.h. die dortigen Regelungen greifen nicht.

In jedem Fall ist aber zu begründen, warum die Einschränkung der Abstandsflächen an diesem Standort, auf diesem Grundstück, durch ganz allein diesen Entwurf erforderlich ist und wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotzdem sichergestellt werden können. Trifft der Plangeber aus besonderen städtebaulichen Gründen eine Festsetzung zur Unterschreitung der Abstandsflächen entgegen den Bestimmungen in der Bauordnung Berlin, bedarf dies mit Blick auf die zusätzlichen Beeinträchtigungen des Nachbarn einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung.

Die erkennbaren abwägungsrelevanten Belange der konkret betroffenen Nachbarn sind zu prüfen. Im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist zu bedenken, ob die beabsichtigte Planung zu einer Beeinträchtigung des angrenzenden Grundstücks führen könnte. Die Beeinträchtigung des Grundstücks und insbesondere auch durch eine mögliche Inanspruchnahme ihres Grundstücks durch Abstandsflächen, die durch die geplante Bebauung hervorgerufen werden, müssen explizit genannt, geprüft und abgewogen werden.

Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen

Für den Bebauungsplan wurde ein Schallgutachten erarbeitet, dass auch das Thema Veranstaltungslärm behandelt. Als Rahmenbedingung wurde geklärt, welche zulässigen Lärmemissionen aus der Baugenehmigung der STATION Berlin bzw. der genehmigten Nutzung als Versammlungsstätte resultieren.

Im Bebauungsplan-Entwurf ist keine Wohnnutzung mehr vorgesehen. Von daher entfallen mögliche Nutzungskonflikte.

Sicherheitsbedenken

Die Einzäunung der STATION Berlin muss auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Damit werden die benannten Konflikte vermieden. Es wird eine nachbarschaftliche Abstimmung empfohlen, die allerdings nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist.

Es ist vorgesehen, die 'Urbane Mitte' (auch) über eine Verlängerung der Trebbiner Straße zu erschließen und für Fußgänger / Radfahrer und Anliegerverkehr uneingeschränkt öffentlich zugänglich zu machen.

Senat

4.2.3 FahrRat FK

Die Planung hätte Auswirkungen auf die Verknüpfung des West- und Ostparks.

Rad- und Fußverkehrsverbindungen im Plangebiet

- Die Sicherung der Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger sowie die möglichst „Kfz-freie" Erschließung der Baufelder mit Turm 1 bis 7 wird ausdrücklich begrüßt.
- Aufgrund der starken Frequentierung des Radfernwegs und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils - insbesondere für schnelle Radfahrer - wird eine bauliche Trennung in Rad- und Gehweg sowie eine Verbreiterung auf mindestens 8 m - davon mindestens 4 m Radweg mit baulich abgetrenntem mindestens 3 m breitem Fußweg - gewünscht.
- Weiterhin wird eine Radverkehrsverbindung vom Ostpark / Fernradweg zur Trebbiner Straße gewünscht.
- Die Planung sollte durch Fachgutachtende mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr erfolgen.

Abstellanlagen für Radverkehr

Es bedarf umfangreicher Abstellanlagen für den Radverkehr sowohl privater als auch öffentlicher. Es wird eine gutachterliche Ermittlung des Bedarfs an Abstellanlagen gefordert und die Sicherung im Bebauungsplan.

Abwägung

Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, dass auch den Radverkehr, den Fußgängerverkehr sowie für die Öffentlichkeit relevante Wegeverbindungen berücksichtigt. Die in der Stellungnahme benannten Punkte wurden in der Aufgabenstellung für das Verkehrsgutachten beachtet und im Gesamtkontext abgewogen.

In das Verkehrskonzept sind der Ausbau des Radfernwegs, die Anbindung an die Trebbiner Straße für Radfahrer sowie die Berücksichtigung erforderlicher Abstellanlagen für Fahrräder eingeflossen.

4.3 Ergebnis der Auswertung - Teil A

In Teil A wird das Ergebnis der Auswertung der Bürger-Stellungnahmen zusammengefasst dargestellt.

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

4.3.1 Fachgutachten

Insgesamt wurden im Ergebnis der Bürgerstellungnahmen 8 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Verkehrsgutachten
- Schallgutachten
- Erschütterungsgutachten
- Klimatisches Gutachten

SenStadt

- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen

4.3.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Die Geschossfläche von 119.000 m^2 wurde nicht geändert. Daraus abgeleitet wurde die GFZ, insbesondere unter Berücksichtigung der planfestgestellten Flächen, mit einer Höhe von 4,4 ermittelt. Das ist eine höhere GFZ als in der Begründung zum Vorentwurf benannt wurde. Die Benennung im Vorentwurf beruhte auf den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005.
- Die Gebäudehöhen wurden dahingehend geändert, dass im Vergleich zum Vorentwurf die Türme 1-3 deutlich höher geworden sind, während die Türme 4-7 niedriger als im Vorentwurf sind. Das entspricht der Forderung, mit niedrigeren Gebäudehöhen einen Übergang in den südlich anschließenden Park zu schaffen.
- Das städtebauliche Konzept und die Ergebnisse aus den Fachgutachten wurden in zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

4.3.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Planerische Vorgeschichte

- Die Ausführungen zum Konsenskonzept wurden überprüft.

Planungsrecht

- Die Einstufung des Plangebiets als Innen- und Außenbereich gemäß §§ 34, 35 BauGB wurde überprüft und entsprechend angepasst.

Ergebnisse aus den Fachgutachten

- Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten in der Planung

Städtebau

- Als Grundlage für den Bebauungsplan wurde der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst bestimmt.
- Die Gebäudehöhen wurden überprüft.
- Anpassung des städtebaulichen Konzepts - Konzentration der Gebäudehöhen im Norden des Plangebiets; nördlich und südlich der U-Bahn U1
- Verbesserung der Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park
- Städtebauliche Simulationen zur Überprüfung der Veränderungen im Stadtbild, von Blickbeziehungen und Sichtachsen

Denkmalschutz

- Stärkere Beachtung der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen

Freiflächen

- Entwicklung eines attraktiven Freiraumkonzepts

Nutzung

- Bestimmung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet
- Der zulässige Umfang des Einzelhandels und seine Einschränkungen wurden und werden im weiteren Verfahren abgewogen.

SenStadt

Maß der baulichen Nutzung

- Bestimmung der Fläche des Baugrundstücks, die für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist
- Ermittlung der zulässigen GFZ, Abgleich mit den Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 (GFZ 3,5)

Verkehr

- (Fachgutachten)

Erschließung

- Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen
- Schaffung neuer und sicherer Zugänge zum U-Bahnhof

Planfeststellung

- Abstimmung mit der Deutschen Bahn und der zuständigen Senatsverwaltung zur Planung der S 21; Berücksichtigung in der Planung

Auswirkungen

- Prognose zu den Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner
- Prognose zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (z.B. Park- und Erholungsqualität)

Umweltbericht

- Konkretisierung des Kapitels Eingriff / Ausgleich und Benennung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen
- Überarbeitung ggf. erforderliches Monitoring

4.4 Ergebnis der Auswertung - Teil B

In Teil B wird das Ergebnis der Auswertung der Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat zusammengefasst dargestellt.

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

4.4.1 Fachgutachten

Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten,
  - ergänzt durch ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten von einem auf Radverkehr spezialisierten Gutachtenden
- Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm der STATION Berlin)
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserentsorgung

4.4.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehwegs (Radfernweg Berlin-Leipzig) mit Verbreiterung auf 6,0 m
- Festsetzung von weiteren öffentlichen Geh- und Radfahrrechten im Plangebiet
- Festsetzung von öffentlichen Radabstellanlagen

SenStadt

4.4.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

- Prüfung und Abwägung der Abstandsflächen
- Verkehrlicher Themenkomplex

SenStadt

5. Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Mit Schreiben vom 17./18. Februar 2016 wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 12. Februar 2016, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. März 2016.

Insgesamt wurden 53 Stellen beteiligt. Von 35 Behörden und Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen eingegangen. 18 Behörden bzw. Träger haben sich nicht geäußert.

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde als Ergebnis der Behördenbeteiligung im Sommer 2018 in die Bebauungspläne VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und VI-140caa (Urbane Mitte Nord) geteilt. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich insoweit nur auf die frühzeitige Beteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und wird der Vollständigkeit halber dargestellt. Für den Bebauungsplan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) wurden die Verfahrensschritte erneut durchgeführt und die Planungen angepasst.

5.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin

- ➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA / IB:
- Die geplanten anderweitigen Nutzungen von dargestellten Bahnflächen (z.B. Unter- und Überbauung) können nur unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im Flächennutzungsplan Berlin entwickelt werden:
  - Die genaue Trassierung von (planfestgestellten) Bahnflächen (Bestand und Planung) ist mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
  - Die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/ überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.
  - Dies gilt analog für die bestehenden U-Bahntrassen, deren betriebsnotwendige Flächen nachrichtlich übernommen werden müssen.

Städtebauliches Konzept / Denkmalschutz

- Die negativen Auswirkungen auf die Eigenart und das Erscheinungsbild der Denkmale sind darzustellen und in die Abwägung einzustellen (➢ Landesdenkmalamt Berlin).
- Berücksichtigung der vorhandenen Richtfunkstrecken (➢ Bundesnetzagentur, ➢ LANCOM-East)

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

Alle Bahnanlagen (Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn)

- ➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22:
- Es ist sicherzustellen, dass die Infrastrukturunternehmen (Deutsche Bahn und BVG) zur Instandhaltung/ Instandsetzung an die Trassen (Viadukte und Tunnel) herankommen und

Senstadt

Bauräume (Abstandsflächen) zur Verfügung stehen. Die Anfahrt mit Arbeitsgeräten (z.B. Lkw, Bohrgeräte) muss möglich sein. Die Maße für die Abstandsflächen sind von der Deutschen Bahn bzw. der BVG anzugeben.

- Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Gebäude die vorhandenen U-, S- und Fern-Bahn-Anlagen (Tunnel und Viadukte) keinen Schaden (z.B. Lageveränderung, Rissbildung) nehmen. Dies kann z.B. durch genügend große Abstände der Gebäudegründungen von den Bahnanlagen gewährleistet werden.

SenStadt

- Um die Anforderungen an die Betriebssicherheit der bestehenden bzw. geplanten Anlagen zu spezifizieren, sind die zuständigen technischen Aufsichtsbehörden (U-Bahn: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IVE; S- und Fern-Bahn: Eisenbahn-Bundesamt) einzubeziehen.
- Die verkehrliche Anforderung zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur U1, U2 und S 21 sind zu berücksichtigen.

Bahnflächen

- Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutsche Bahn verfügungsberechtigt ist, dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen als planfestgestellten Bahnanlage zu verstehen sind, die nicht überplant werden dürfen. Die Planungshoheit über diese Grundstücke liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Vorrang der Fachplanung ist zu berücksichtigen. (➢ Deutsche Bahn)
- Es ist zu gewährleisten, dass der Betrieb und die Unterhaltung sämtlicher Anlagen der Deutschen Bahn nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden. Durch die Planung dürfen der Deutschen Bahn keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen. (➢ Deutsche Bahn)
- Im Plangebiet liegen Rettungswege und Zuwegungen für die Deutsche Bahn, die zu berücksichtigen sind. (➢ Deutsche Bahn)
- Von der Deutschen Bahn ist zu überprüfen, ob der Tunnelstutzen der Stammbahn in das Plangebiet hineinragt. Wenn ja, ist er nachrichtlich zu übernehmen. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22)
- Es ist zu berücksichtigen, dass Teilbereiche von der Berliner Feuerwehr für die Brandbekämpfung, Löschwasserversorgung und Personenrettung für den Nord-Süd-Tunnel im Bereich der Deutsche Bahn genutzt werden. Die Berliner Feuerwehr ist in die Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt und der Deutschen Bahn einzubinden. (➢ Berliner Feuerwehr)

S-Bahnstrecke S 21

- Sicherstellung der späteren Realisierung der S-Bahnstrecke S 21 inklusive des geplanten S-Bahnhofs „Gleisdreieck“. Der freizuhaltende Raum (Lage, Breite, Höhe) ist von der Deutschen Bahn anzugeben. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22)
- Die Angabe der Freihaltung des Lichtraums für die Trasse der S-Bahnstrecke S 21 ist nicht ausreichend. Die Deutsche Bahn stimmt zurzeit mit der zuständigen Senatsverwaltung eine neue Trassierung für die S-Bahnstrecke S 21 ab, da aufgrund geänderter Regelwerke die bisherige Planung nicht mehr herangezogen werden darf. (➢ Deutsche Bahn)

U-Bahnflächen

- Aufgrund der Historie des Areals und der Anlagen ist von einer Widmung der BVG-Anlagen für Zwecke des Nahverkehrs auszugehen. Mit Datum vom 27.08.2003 liegt der Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten vor, der zu berücksichtigen ist. (➢ BVG)
- Die Flächen der U-Bahntrassen sowie des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA/IB)

Senstadt

- Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 hat sich die Vivico verpflichtet, die von der BVG im Vertragsgebiet unterhaltenen Nahverkehrsnutzungen durch eine gesonderte vertragliche Regelung zu sichern (Ziffer 12). Eine solche Sicherung ist bis heute nicht erfolgt. Es wird gefordert, die BVG-Nutzungen mit dem Bebauungsplan zu sichern. (➢ BVG)
- Der durch die Planung zu erwartende Nutzungskonflikt ist zu untersuchen; der U-Bahnbetrieb der BVG darf durch das Heranrücken anderer Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. (➢ BVG)
- Planungsrechtliche Sicherung des Werkstattstandortes der BVG zur Vermeidung von zusätzlichen Lasten für die BVG. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA/IB)

Art der baulichen Nutzung

- Der festzusetzende Einzelhandelsanteil ist auf seine Verträglichkeit zu den umliegenden Zentren hin zu überprüfen. (➢ Industrie- und Handelskammer Berlin)
- Die zulässige Einzelhandelsfläche ist zu begrenzen. (➢ Gemeinsame Landesplanungsabteilung, ➢ Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung)
- Ggf. geplante großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollten in Orientierung auf die Städtischen Kernbereiche vorgesehen werden oder den in den Grundsätzen 4,8 Abs. 5 und 4.9 LEP B-B definierten Ausnahmevoraussetzungen für die Nahversorgung bzw. nicht zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen entsprechen. (➢ Gemeinsame Landesplanungsabteilung)
- Bei einer Wohnnutzung im Süden sollte ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) oder ein Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A); gleichzeitig grundsätzliche Bedenken gegen eine Einstufung der Wohngebäude als „Allgemeines Wohngebiet" (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt).

Maß der baulichen Nutzung

➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15:

- Die im Bebauungsplan-Vorentwurf zur Festsetzung vorgeschlagene GFZ von 3,5 wird unter Berücksichtigung des angestrebten städtebaulichen Konzepts angezweifelt, da in die Berechnung möglicherweise Flächen einbezogen worden wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.
- Die Begründung zur Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen ist zu überarbeiten.
- Die Einhaltung der Abstandsflächen ist nachzuweisen.

Berliner Modell

- Das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" ist anzuwenden. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15, Wohnungsbauleitstelle)
- Die Finanzierung des Bedarfs an Grundschulplätzen und Tagesbetreuungsplätzen ist gemäß "Berliner Modell" über einen Städtebaulichen Vertrag zu sichern. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Jugendamt / Schul- und Sportamt)

Verkehr

- Forderung eines Verkehrskonzepts unter Berücksichtigung der äußeren und inneren Erschließung sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt)

SenStadt

Äußere Erschließung

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt:
- Die Erschließung des nördlichen Plangebiets für den Kfz-Verkehr sollte von der Schöneberger Straße aus mit einer Tiefgaragenzu- und -abfahrt - auch für Lieferanten und Müllfahrzeuge - unterirdisch erfolgen.
- Keine Verkehrsverbindung / Straßenführung zwischen der verlängerten Schöneberger Straße und der Trebbiner Straße.
- Die Erschließung des südlichen Plangebietes (sowie der Anlieferung STATION Berlin vor Halle 8) sollte über die Trebbiner Straße erfolgen. Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist zu klären und ggf. in den Bebauungsplan mit aufzunehmen.
- Es wäre sinnvoll, die Plangebiete VI-140ca sowie VI-140cb sowie benötigte Teilflächen zur Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten.
- Eine ausschließliche Erschließung der STATION Berlin über die Trebbiner Straße erfordert eine zusätzliche Wendemöglichkeit/ Wendehammer für Lkw.

- Senatsverwaltung für Finanzen:
- Es bestehen Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung über die Trebbiner Straße.

Innere Erschließung

- Die Anforderungen an den Lieferverkehr, die Müllabfuhr und die Feuerwehr sind zu berücksichtigen. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22)
- Die privaten Tiefgaragen und deren Zufahrten sind vollständig auf den Baugrundstücken anzulegen. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt X OI)
- Unter den Neubauten sind umfangreiche Flächen für den ruhenden und liefernden Verkehr zu schaffen. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt)

Radverkehr / Fußgänger

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt:
- Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehwegs (Teil des Radfernwegs Berlin-Leipzig)
- Einschränkung der zulässigen Nutzung des Rad-/ Gehwegs auf eine ausschließliche Nutzung für Fußgänger und Radfahrer sowie Rettungsfahrzeuge.

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22:
- Am U- und S-Bahnhof sind genügend Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Verkehrsgutachten

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt:
- Forderung eines Verkehrsgutachtens zum Nachweis der verkehrlichen Tragfähigkeit
- Berücksichtigung aller zu erwartenden Anliegerverkehre im Bereich Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße, Trebbiner Straße und „Parkhaus Gleisdreieck"
- Prüfung der Verkehrsabwicklungskapazitäten der relevanten Lichtsignalanlagen
- Prüfung der Einführung einer Einbahnstraßenregelung Schöneberger Str. -> Luckenwalder Straße zur Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs sowie eines geordneten Verkehrsflusses

- Senatsverwaltung für Finanzen, Industrie- und Handelskammer Berlin:

Senstadt

- Berücksichtigung der Nutzung der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums

Technische Infrastruktur

- Berücksichtigung des vorhandenen Leitungsbestands (➢ Leitungsträger)

Radartechnisches Störpotenzial

➢ Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr:

- Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof:
  - Innerhalb des Schutzbereiches der Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof, in welchem sich das südlichste geplante Gebäude befindet, ist eine Genehmigung der Schutzbereichbehörde erforderlich.
  - Forderung eines signaltechnischen Gutachtens für den Bereich außerhalb des angeordneten Schutzbereiches

Schall

- Forderung einer schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung der Hinweise in den Stellungnahmen (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt, ➢ Eisenbahn-Bundesamt, ➢ BVG)

Erschütterung

- Es werden Schwingungen und Erschütterungen seitens der Bahnanlagen in die Gebäude eingebracht, die zu berücksichtigen sind. (➢ Deutsche Bahn)
- Forderung eines Erschütterungsgutachtens (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22, ➢ Eisenbahn-Bundesamt, ➢ Deutsche Bahn)

Elektromagnetische Felder

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu elektromagnetischen Feldern (➢ Eisenbahn-Bundesamt)

Lichtemissionen

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen prüfen (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Gesundheit

- Die Planung wird dem Grundsatz der Beachtung gesundheitsfördernder Lebens- und Arbeitsbedingungen nicht gerecht. Es werden ein geringerer Versiegelungsgrad und eine geringere Geschosszahl gefordert. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Abteilung für Familie, Gesundheit und Personal)

Umweltbelange

➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:

- Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm ist behördenverbindlich und in der Planung zu berücksichtigen.
- Die Planung ist an die Ziele des Stadtentwicklungsplans Klima anzupassen.
- Die Planung bedeutet einen Eingriff in Natur und Landschaft. Es ist eine Ausgleichsfläche nachzuweisen.

SenStadt

Niederschlagswasserentsorgung

- Forderung eines Niederschlagswasserentsorgungskonzepts (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D25, ➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt, ➢ Berliner Wasserbetriebe)

➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D25:

- Die teilweise Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken ist anzustreben.
- Die Einleitungsbeschränkungen bezüglich der Schmutz- und/ oder Niederschlagsentwässerung sind einzuhalten.

➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:

- Bei der Niederschlagswasserentsorgung sollte die Möglichkeit einer Nutzung von Gründächern mitbilanziert werden.
- Zur Niederschlagswasserentsorgung wird eine getrennte Regenentwässerung mit Einleitung von ausschließlich Regenwasser in den Landwehrkanal vorgeschlagen

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung muss für den Bezirk kostenneutral bleiben. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Immobilienverwaltung sowie Finanzen)

Planzeichnung

➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22:

- Ggfs. sind die Bahnanlagen der verschiedenen Ebenen in Nebenzeichnungen darzustellen.
- Ergänzung der Trassendarstellung der S-Bahnstrecke S1/ S2/ S25 (Nordsüdtunnel).

➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA/IB:

- Die Flächen der U-Bahnstrecken sowie des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.

5.2 Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

5.2.1 Fachgutachten

Es wurden 12 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Denkmalschutzrechtliches Gutachten
- Verkehrsgutachten, gesondertes Gutachten zur Rad- und Fußverkehr
- Schallgutachten
- Radargutachten
- Erschütterungsgutachten

Senstadt

- Untersuchung zu elektromagnetischen Feldern
- Klimatisches Gutachten
- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserversickerung

5.2.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Nachrichtliche Übernahme der faktisch planfestgestellten (betriebsnotwendigen) U-Bahnflächen (in Abstimmung)
- Überprüfung des Maßes der baulichen Nutzung / neue Berechnung der GFZ
- Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße

5.2.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

<u>Städtebauliches Konzept / Denkmalschutz</u>

- Entscheidung zu einem der beiden städtebaulichen Entwürfe -> am 26.04.2016 wurde sich für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst entschieden
- Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten des Entwurfs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Stellungnahme / Ergänzung der Auswirkungen auf die Denkmale

<u>Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen</u>

- Konfliktfreiheit der Planung mit den planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen
  - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter Bahnflächen mit der Deutschen Bahn / Berücksichtigung des vorgeschriebenen Lichtraumprofils der geplanten S-Bahnstrecke S 21
  - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter U-Bahnflächen mit der BVG und der zuständigen Senatsverwaltung IV

<u>Art der baulichen Nutzung</u>

- Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, insbesondere
  - Zulässigkeit von Einzelhandel: Auf der Grundlage eines Nutzungskonzepts wird die Zulässigkeit von Einzelhandel sowie großflächigem Einzelhandel grundsätzlich auf die unteren beiden Geschosse eingeschränkt und darüber hinaus für jedes einzelne Kerngebiet genauer differenziert festgesetzt.
  - Zulässigkeit von Wohnen: Die Zulässigkeit von Wohnungen wird im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ausgeschlossen.

<u>Maß der baulichen Nutzung</u>

- Klärung des Umfangs der für die GRZ- und GFZ-Ermittlung maßgebenden Fläche des Baugrundstücks
- Ermittlung der relevanten städtebaulichen Kennziffern
- Begründung für die Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen

<u>Verkehr</u>

- Ergänzung des gesamten verkehrlichen Themenkomplexes, z.B.
  - Verkehrskonzept / -gutachten (äußere Anbindung / innere Erschließung)

Senat

- Sicherung des Anschlusses an die Trebbiner Straße
- Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg (Radfernweg Berlin-Leipzig); Verbreiterung des Weges auf 6,0 m auf dem eigenen Grundstück
- Festsetzung von Radabstellanlagen an den U- und S-Bahnzugängen

Technische Infrastruktur

- Festsetzung von Leitungsrechten

Radartechnisches Störpotenzial

- Klärung des radartechnischen Störpotenzials auf die Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof im Rahmen eines signaturtechnischen Gutachtens

Umweltbelange

- Ergänzung des Umweltberichts, u.a. zu folgenden Themen
  - Denkmalschutz
  - Erholung
  - Altlasten (kein weiterer Untersuchungsbedarf)
  - Niederschlagswasser / Versickerung (Machbarkeitsstudie zur Niederschlagswasserentsorgung)
  - Verkehrskonzept / Auswirkungen, Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehweges
  - Schall / Lärm (Schalltechnisches Gutachten / Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen)
  - Luftschadstoffe
  - Erschütterung (Erschütterungsgutachten / Festsetzungen zum Schutz vor Erschütterungen)
  - Mikroklima
  - Lichtemissionen / Werbeanlagen / Festsetzungen zur Beschränkung von Werbeanlagen
  - Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen, Benennung einer planexternen Ausgleichsfläche

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung wurde auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft.

Planzeichnung

- Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen, gesonderte Nebenzeichnung für die Untergeschosse

SenStadt

6. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Mit Schreiben vom 09. November 2017 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) und seiner Begründung, Stand 16. August 2017, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. Dezember 2017. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn ist am 19. April 2018 eingegangen.

Insgesamt wurden 64 Stellen beteiligt. Davon haben sich 25 Stellen nicht geäußert, von 40 Behörden und Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen eingegangen.

Ein Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

6.1 Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte)

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde als Ergebnis der Behördenbeteiligung im Sommer 2018 in die Bebauungspläne VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und VI-140caa (Urbane Mitte Nord) geteilt. Die Teilung erfolgte aus technisch-planerischen Gründen, allen voran wegen der Notwendigkeit umfangreicher Abstimmungen zu der durch das nördliche Plangebiet laufenden (geplanten) S21-Trasse.

Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde am 15.06.2018 vom Bezirksamt beschlossen und am 29.08.2018 von der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen.

SenStadt

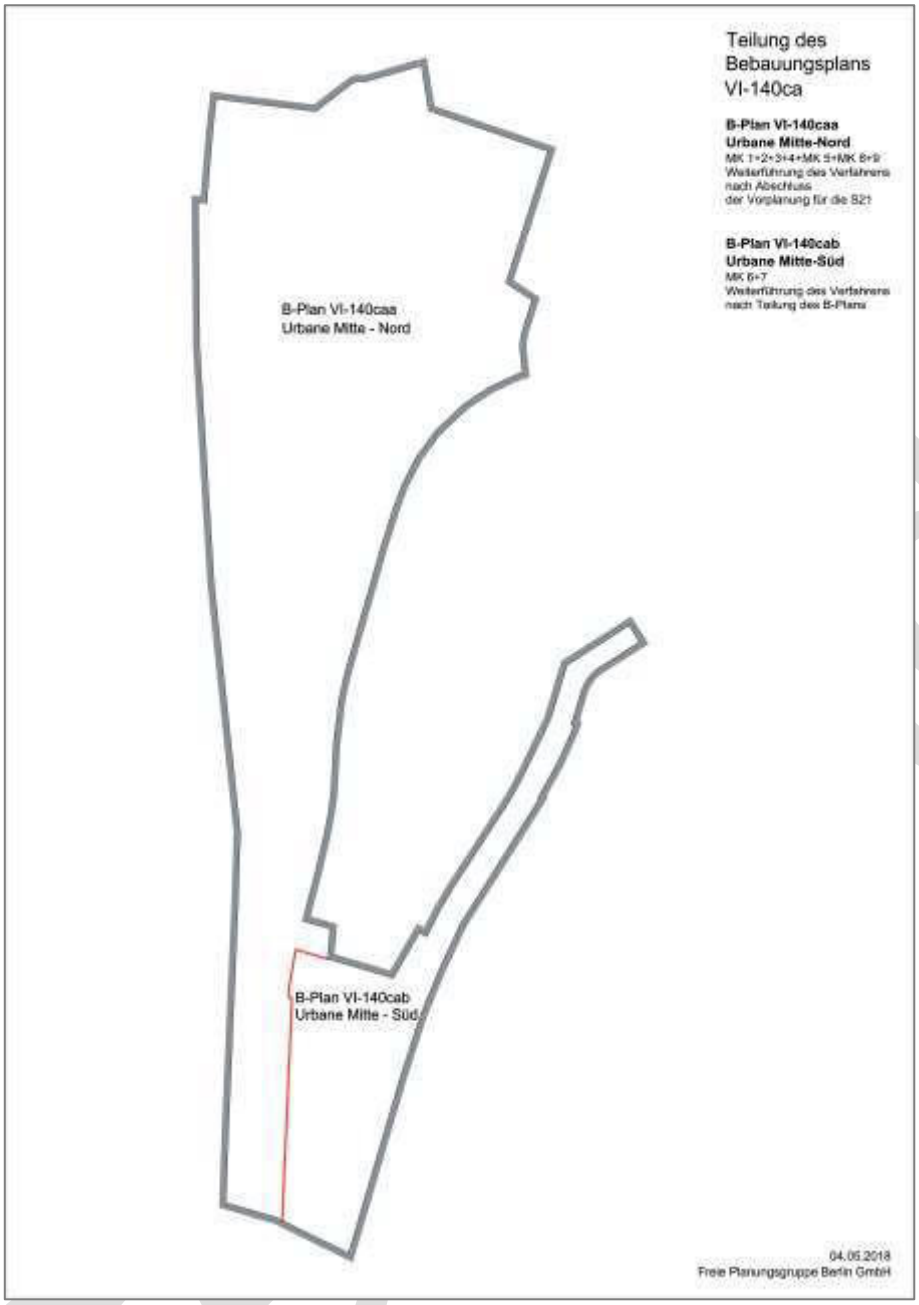


Abbildung 26: Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte)

Die folgende Darstellung der Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung bezieht sich nur auf Inhalte, die für den **Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“** relevant sind.

6.2 Inhalte der Stellungnahmen

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB abgegebenen Stellungnahmen hatten folgende Inhalte:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Die Ausführungen zum Landesentwicklungsplan sind zu aktualisieren. (➢ Senatsverwaltung für Finanzen)

Ableitbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

Die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² entsprechen nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte gemäß AV FNP. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB)

Art der baulichen Nutzung

Einzelhandel

- Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL:

Im Plangebiet sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen nach Grundsatz 4.8 LEP B-B zulässig.

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB:

Das Plangebiet liegt außerhalb eines städtischen Kernbereichs des LEP B-B und außerhalb der mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren des Flächennutzungsplans Berlin. Gemäß des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts ist es kein zentraler Versorgungsbereich. Die Zulässigkeit großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelseinrichtungen widerspricht den Vorgaben.

Das Ziel ist gefährdet, die umliegenden städtischen Zentren zu sichern und zu stärken, wie z.B. das Ortsteilzentrum Potsdamer Straße. Eine Überarbeitung des bezirklichen Zentrenkonzepts muss in diesem Zusammenhang darlegen, wie die nachbarbezirklichen Belange berücksichtigt werden.

Es wird folgendes gefordert:

- Entwicklung einer tragfähigen und verträglichen Einzelhandelsstruktur
- Anpassung des Einzelhandelskonzepts und der entsprechenden Festsetzungen
- Überarbeitung der planerischen Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen
- Sortimentssteuerung für großflächige zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen

Unter Berücksichtigung

- des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts,
- den für Berlin und für den Bezirk geltenden Ansiedlungsregeln sowie

Senstadt

- des im November 2017 im Auftrag des Bezirksamtes erarbeiteten „Kurzgutachten zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Rahmen des Projekts 'Urbane Mitte' am Gleisdreieck“

Durch die sachgerechte Berücksichtigung dieser ergänzenden Konzepte bzw. Untersuchungen kann voraussichtlich auch der Widerspruch zum StEP Zentren 3 ausgeräumt werden.

Windkraftanlagen

Die Höhe (und ggf. die Ausdehnung) der auf den Gebäuden zulässigen Windkraftanlagen sollte begrenzt werden. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI 12)

Bordelle

Die Zulässigkeit von Bordellen und bordellartigen Betrieben ist einzuschränken. (➢ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt)

Sportinfrastruktur

Hinweis zur Prüfung, inwiefern im Plangebiet die Sportinfrastrukturnachfrage von Vereinen gedeckt werden kann. (➢ Senatsverwaltung für Inneres und Sport IV C)

Überbaubare Grundstücksflächen / vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht:

- Abstandsflächen können aus bauordnungsrechtlicher Sicht auf Nachbargrundstücke fallen, wenn eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer vorliegt.
- Im Bebauungsplan wird geregelt, dass eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonfliktes im Baugenehmigungsverfahren gelöst werden soll. Es wird gefordert, die ausnahmsweise Zulässigkeit von Nutzungen in einen Nutzungsausschluss zu ändern, um nur auf dem Befreiungswege zu genehmigen.
- Abstandsflächen für Geländer auf Dachterrassen und an Balkonen werden unabhängig von der Transparenz und Ausgestaltung der Brüstungen abstandsflächenrechtlich so gesehen, als ob es sich um Außenwände handelt, obere Bezugshöhe ist Oberkante Geländer. Hier besteht Korrekturbedarf der textlichen Festsetzung.

Verkehr

Erschließung des Plangebiets / Anschluss an die Trebbiner Straße

➢ Senatsverwaltung für Finanzen:

Um den Anschluss des Plangebiets an die Trebbiner Straße herzustellen, ist es erforderlich, die Trasse über ein landeseigenes Grundstück (Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin) zu führen, das derzeit vom Deutschen Technikmuseum genutzt wird. Die BIM Berliner Immobilienmanagement hat die Zustimmung zur geplanten Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche unter bestimmten Voraussetzungen in Aussicht gestellt.

Es ist eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der BIM Berliner Immobilienmanagement abzuschließen, in der sämtliche aus der Herstellung der privaten Verkehrsfläche resultierenden Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Grundstück Trebbiner Straße 9 geregelt werden.

Senstadt

Verkehrsprognose

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
- Das Prognosemodell 2030 des Verkehrsmodells des Landes Berlin ist zu verwenden.
- Im Rahmen der Abschätzung zukünftiger Verkehre muss auch eine Auseinandersetzung mit benachbarten Entwicklungen (wie Areal Postcheckamt und Erweiterung Deutsches Technikmuseum) erfolgen.
- Die verwendeten Werte zum Lkw- und Schwerverkehr sind zu prüfen.
- Ein Verbundeffekt von 50 % für Kunden von Einzelhandelseinrichtungen erscheint zu hoch.

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 14:
- Der angesetzte hohe Anteil an ÖPNV-Nutzern erscheint zu hoch.

Knotenpunkte

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
- Es werden belastbare Aussagen zu den Rückstaulängen nach Ende der Freigabezeit gewünscht.
- Es sollten weitere Knotenpunkte in die Untersuchung einbezogen werden.
- Die ermittelten Qualitätsstufen von E und F an den Knoten Hallesches Ufer/ Tempelhofer Ufer erzielen nicht die für Berlin angestrebten Mindestqualitäten (mindestens D). Das ist vertiefter darzustellen.
- Die Entwicklung weiterer Bauprojekte im Umfeld ist zu berücksichtigen.
- Die Signalprogramme entsprechen nicht den derzeit gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin.
- Die erforderlichen Maßnahmen zum Knotenpunkt KP 1 sind zu ergänzen.
- Die Überarbeitung der verkehrlichen Untersuchung zu den Knotenpunkten ist mit der VLB abzustimmen.

Tiefgaragen / Kfz-Stellplätze

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
- Die unterirdischen Kfz-Verbindungen zwischen den Tiefgaragen sowie die Zu-/ Ausfahrtsrampen sollten in der Planzeichnung dargestellt werden.
- Es sollten so wenig Kfz-Stellplätze wie möglich vorgesehen werden.

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 14:
- Es wird kritisch gesehen, dass 40% der Stellplätze außerhalb des Plangebiets (Parkhaus Gleisdreieck) vorgesehen sind.
- Es wird kritisch angemerkt, dass die Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl in den Tiefgaragen liegen.

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht:
- Die bauordnungsrechtlich erforderliche Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl sollten festgesetzt werden.

SenStadt

Lieferverkehr

- Die gemeinsamen Verkehrsflächen für Fußgänger und Lieferverkehr führen zu Konflikten. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B, ➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 14)

➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:

- Es besteht die Gefahr, dass auch Kleintransporter das attraktivere oberirdische Angebot in Anspruch nehmen.
- Es sollten Bereiche für Lieferprozesse vorgesehen werden, die außerhalb der Lieferzeiten vom Fuß- und Radverkehr mitbenutzt werden können.

Rad- und Fußverkehr

- Es wird ein ausreichendes Rad- und Fußwegenetz gefordert. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B)
- Forderung der Klarstellung folgenden Begriffes in der Begründung: im Bebauungsplan werden keine „öffentlichen“ Geh- und Radwege festgesetzt, sondern Privatwege mit geplanter Festsetzung von Nutzungsrechten zugunsten der Allgemeinheit. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI 12)

Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION Berlin

- Die geänderte Feuerwehrzu- und umfahrt der STATION Berlin ist vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht)

Bahnlagen / Rettungssystem

➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:

- Die vollständige Freihaltung aller Trassenparameter der S- und Fernbahnanlagen sowie der Rettungsplätze und -wege können nur von der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt abschließend beurteilt werden.

➢ Berliner Feuerwehr:

- Die Betreiber (Deutsche Bahn, BVG), zuständige Genehmigungsbehörden (Eisenbahn-Bundesamt, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) und die Berliner Feuerwehr (Direktion Süd Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz, Direktion West Sachgebiet Verkehrsanlagen) sind in die weitere Planung mit einzubinden.
- Die Zufahrten zu den Rettungsplätzen werden verändert. Die neuen Zufahrten müssen der EBA-Tunnelrichtlinie und der DIN 14090 entsprechen.

Schall / Lärm

Die Ansiedlung von Wohnungen und Beherbergungsbetrieben im Plangebiet wird kritisch gesehen, da durch diese Ansiedlung die Bedingungen der bestehenden emissionsrelevanten Nutzungen - insbesondere der STATION Berlin, aber ggf. auch der Freizeiteinrichtungen im Gleisdreieck-Park - eingeschränkt werden könnten. Es wird darum gebeten, die Zulässigkeit dieser Nutzungen im Bereich der Einwirkorte von Gewerbelärm sowie den Freizeit- und Sportanlagen grundsätzlich auszuschließen. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

SenStadt

Verkehrslärm
Die in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Werte sind mit den berlinweit erhobenen und ausgewerteten Faktoren im Leitfaden „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen“ abzugleichen. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B)

Gewerbelärm

➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C:

Gewerbe im Gebiet

Für die haustechnischen Anlagen wird ein Rahmen gesetzt, der auch für weitere gewerbliche Quellen als Orientierung für die einzuhaltenden Pegel angesehen werden sollte: „Damit die Anforderungen der TA Lärm bei Vollausbau des Plangebiets erfüllt werden können, sollten in jedem Kerngebietsteil nur solche Anlagen zugelassen werden, deren Gesamt-Beurteilungspegel am jeweils maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet.“

STATION Berlin

Die STATION Berlin verursacht Immissionen, die an einer Reihe von Fassaden zu Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte führen. In der schalltechnischen Untersuchung wird deshalb dargestellt, dass an den betroffenen Fassaden keine Immissionsorte mit nachts schutzbedürftiger Nutzung entstehen sollen. Diese Aussage ist zu verschärfen, weil es erforderlich ist, dass dort keine solchen Immissionsorte entstehen dürfen.

Die schalltechnischen Auswirkungen der tieffrequenten Geräusche durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin sind vertieft zu prüfen und darzustellen. Die erforderlichen Maßnahmen sind darzustellen. Es können sowohl Maßnahmen an den Begrenzungsflächen der STATION Berlin als auch an den betroffenen Fassaden der ‘Urbanen Mitte’ erfolgen.

Sollten bauliche Maßnahmen Immissionsorte an diesen Fassaden vermeiden, so ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, dass sichergestellt wird, dass durch tieffrequente Geräuschimmissionen keine erheblichen Belästigungen verursacht werden können.

Freizeitlärm
Im Schallgutachten wird der Impulszuschlag nicht nach Berliner Freizeitlärmrichtlinie angewendet, sondern gemäß LAI Freizeitlärmrichtlinie. Diesbezüglich ist eine Korrektur der eingereichten Unterlagen erforderlich. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC)

Es muss gewährleistet werden, dass durch die zulässigen Nutzungen in Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7) die südlich anschließenden Sporteinrichtungen im Ostpark (insbesondere die Skateranlage) aus Lärmschutzgründen nicht eingeschränkt werden. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Verträglichkeit / Auswirkungen

Luftrecht / Radarverträglichkeit
Die Planung ist hinsichtlich ihrer Radarverträglichkeit zu prüfen. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E)

Die Bundeswehr akzeptiert das Gutachten zur Radar-Verträglichkeit nicht und will ein Gegengutachten aufstellen lassen. (➢ Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr)

Senat

Richtfunkstrecken

Drei Richtfunkstrecken der LAN-COM-East verlaufen durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte). Es ist zu prüfen, ob Konflikte mit der Planung der ‘Urbanen Mitte’ bestehen. (➢ LAN-COM-East)

Durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) führen fünf Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany hindurch. Es ist zu prüfen, ob Konflikte mit der Planung der ‘Urbanen Mitte’ bestehen. (➢ Telefónica Germany)

Elektromagnetische Felder

In die Untersuchung ist das Minimierungsgebot nach der Verwaltungsvorschrift zur 26. BImSchV aufzunehmen. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Lichtemissionen

Es wird auf die Erforderlichkeit eines Lichtgutachtens in Verbindung mit den zu erwartenden Werbeanlagen hingewiesen. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Es bestehen Bedenken, dass sich Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten negativ auf den "Park am Gleisdreieck Westpark" auswirken, z.B. durch Verschattungen am Vormittag sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme. (➢ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt)

Technische Erschließung / Leitungen

Wasserhaushalt / Niederschlagswasser

In der Machbarkeitsstudie zum Umgang mit dem Niederschlagswasser wurde für eine Einleitung in den Landwehrkanal ein Gebietsabfluss von 24,8 l/(s*ha) angenommen. Die Einleitbeschränkung von 10 l/(s*ha) in ein Gewässer ist zu berücksichtigen. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II D)

Wasserversorgung

Nur wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße umgesetzt wird oder auf Privatland eine Trassenoption eingetragen ist, ist eine Trinkwasserversorgung von dort möglich. (➢ Berliner Wasserbetriebe)

Stromanlagen

Die im Plangebiet vorhandenen Stromleitungen (110-kV-Kabelanlagen, Mittel- und Niederspannungsanlagen) sowie Anlagen (eine Übergabestation und eine OB-Station) sind zu berücksichtigen. (➢ Vattenfall)

6.3 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der Hinweis zum LEP HR wird zur Kenntnis genommen und die Begründung entsprechend angepasst.

Ableitbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

In der Begründung wird die Fassung des Flächennutzungsplans Berlin aktualisiert, die GFZ-Angabe zur gemischten Bauflächen M2 gestrichen und durch eine verbale Zielformulierung ersetzt.

SenStadt

Es wurde kritisiert, dass die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte gemäß AV FNP entsprechen.

Abwägung: Die Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte 'Urbane Mitte' wurde in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag 2005) ermittelt. Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde aus der Geschossfläche und der maßgebenden Grundstücksfläche die GFZ genau ermittelt, die aufgrund der hohen Abzüge (z.B. für die umfangreichen planfestgestellten Flächen) bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche eine GFZ von 4,4, ergab. Vor diesem Hintergrund ist die GFZ von 4,4 zu relativieren. Außerdem ist die in der Stellungnahme erwähnte mittlere Nutzungsdichte lediglich eine grobe Zielrichtung und keine verbindliche Vorgabe. Die Planung ist aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Das Thema Verkaufsfläche wird unter „Einzelhandel“ ausgeführt und abgewogen.

Art der baulichen Nutzung

Einzelhandel

Hinweis: Zum einen wird das Thema Einzelhandel mit seinen Auswirkungen wird für die gesamte 'Urbane Mitte' als städtebauliche Einheit, d.h. für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemeinsam beurteilt. Die Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen bezieht sich daher auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte).

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen weist darauf hin, dass die Entwickelbarkeit aus der Darstellung des Flächennutzungsplans Berlin nur eingeschränkt gegeben ist. Während die Festsetzung von Kerngebieten aus der M2 Darstellung als Regelfall entwickelbar ist, beschränkt nach Meinung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen das Fehlen der Darstellung einer Einzelhandelskonzentration die Zulässigkeit von Einzelhandel / großflächigem Einzelhandel. Dem ist entgegenzustellen, dass gemäß § 7 BauNVO Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben dienen und diese überhaupt nicht ausgeschlossen werden können. In § 11 Abs. 3 BauNVO heißt es, dass großflächiger Einzelhandel außer in Kerngebieten nur in Sondergebieten zulässig ist. Die Zulässigkeit in Kerngebieten ist also eher die Regel als die Ausnahme.

Im Bebauungsplanentwurf für die Behördenbeteiligung ist die Zulässigkeit von 7.000 m^2 Verkaufsfläche vorgesehen, nicht von 12.000 m^2 Verkaufsfläche. Die Verkaufsfläche von 12.000 m^2 war Bestandteil eines ersten Einzelhandelsgutachtens („1“ vom Januar 2017), das durch ein neues Gutachten („2“ vom 04.08.2017) mit 7.000 m^2 Verkaufsfläche ersetzt wurde. Dieses Gutachten bildete die Grundlage für den Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die Behördenbeteiligung. Das Nutzungs- und Einzelhandelskonzept wurde seitdem weiterentwickelt. In dem mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmten aktuellen Stand vom 20.03.2018 (bezeichnet als Einzelhandelsgutachten „2a“) sind maximal 5.000 m^2 Verkaufsfläche für die gesamte 'Urbane Mitte' vorgesehen.

In den beiden unteren Geschossen sollen Nutzungen angeboten werden, die dem Standort seinen urbanen Charakter und ein besonderes Profil verleihen. Die Profilierung des Standorts wurde weiter herausgearbeitet. Es wird folgendes Ziel formuliert: "Entwicklung zu einem urbanen Standort mit auf die Zielgruppen der Office Nutzer, Nachbarschaft, Touristen zugeschnittenen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Nahversorgung, „Handmade“, aber auch Mobilität,

Bewegung, Sport, immer mit dem Anspruch etwas Außergewöhnliches zu schaffen". Im Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot werden die Themen "Lokal / Regional" und "Handgemacht" hervorgehoben.

Zur Umsetzung dieses Profils wurde im Rahmen der laufenden Projektenwicklung ein detailliertes Nutzungs- und Belegungskonzept entwickelt. Unter anderem wurden bei der Konzeptentwicklung auch separat durchgeführte Frequenzanalysen mit herangezogen, die Prognosen zum zukünftigen Fußgänger- und Radverkehr im und um die 'Urbane Mitte' beinhalten. Es wurde ein ausgewogener und kleinteiliger Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangeboten für ein breites Publikum entwickelt. Aufgrund der Lage am Park sollen insbesondere auch Sportangebote Teil der Nutzungen im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sein.

Die im Einzelhandelsgutachten 2a vom 20.03.2018 angestrebte Verkaufsfläche liegt bei maximal 5.000 m^2 für das gesamte Plangebiet 'Urbane Mitte'.

Im Sinne der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurden folgende Änderungen umgesetzt:

- Bedarfsgerechte Planung / Optimierung hinsichtlich der zu erwartenden Frequenzverteilung in der Erdgeschosszone
- Reduktion des Einzelhandelsanteils auf 30% der Geschossfläche in den beiden unteren Geschossen
- Beschränkung von Einzelhandel auf die beiden unteren Geschosse, davon ca. 90% im Erdgeschoss
- Kleinteiligkeit / Kreuzberger Läden: beinahe alle Einheiten unter 250 m^2 Verkaufsfläche, abgesehen von einem großflächigen zweigeschossigen Einzelhandel im Kerngebiet MK 3 sowie den geplanten Nahversorgern
- Weiterer Ausschluss von Einzelhandel in bestimmten Kerngebieten
- Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel (nur MK 3 und MK 8)

Auf einem Termin am 21.03.2018 mit den Vertretern des Stadtentwicklungsamtes des Bezirks, den Gutachtenden für das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept und dem Gutachtenden für die 'Urbane Mitte' wurde festgestellt, dass das Einzelhandelsgutachten 2a vom 20.03.2018 mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel ist.

Die Planung ist unter Berücksichtigung der deutlich reduzierten Verkaufsfläche auch für die zentralen Lagen im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Schöneberg verträglich.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan werden an das Einzelhandelsgutachten 2a angepasst.

Windkraftanlagen

Es ist kein Planungsziel mehr, Windkraftanlagen auf den Dachflächen festzusetzen.

Bordelle

Im Bebauungsplan wird die Begrenzung bzw. der Ausschluss von Bordellen und bordellartigen Betrieben ergänzt.

Sportinfrastruktur

Das Projekt 'Urbane Mitte' löst keinen Bedarf an Sportanlagen aus, da hier kein Wohnen vorgesehen ist. Es handelt sich um eine private Fläche und es besteht kein Erfordernis, hier öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportanlagen für Vereinssport festzusetzen. Allerdings sind im Plangebiet von der Projektträgerin unterschiedliche Sportangebote vorgesehen.

SenStadt

Überbaubare Grundstücksflächen / vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Die von der Rechtsprechung geforderte qualifizierte Abwägung und Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt durch umfassende Untersuchungen, insbesondere zur Besonnung und Belichtung, und ist in der Bebauungsplanbegründung zusammengefasst. Die gutachterliche Worst-Case-Betrachtung hat ergeben, welche Nutzungen an welchen Fassaden im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Ziel ist es, die zulässigen Nutzungen nur im erforderlichen Umfang einzuschränken.

Die Bauaufsicht regt an, die in der textlichen Festsetzung TF 1.8 benannten Nutzungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wären diese Nutzungen nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen. Im Falle eines ausdrücklichen Ausschlusses solcher Nutzungen würde deren Zulassung gegen die Grundzüge der Planung verstoßen.

Die Bauaufsicht regt an, die in den textlichen Festsetzungen TF 1.10 und TF 1.11 bezeichneten Aufenthaltsräume von Wohnungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wäre diese Nutzung nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen (s.o.).

Die textliche Festsetzung TF 2.1 wird so geändert, dass die Geländer auf den Dächern in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen. Die textlichen Festsetzungen TF 2.2 und TF 2.3 beinhalten schon das Zurücktreten von der Baugrenze. Sie werden noch einmal hinsichtlich ihrer Relevanz für die Abstandsflächenbeurteilung überprüft.

Zustimmungen der Nachbarn zu den Abstandsflächenüberschreitungen auf Nachbargrundstücke werden im Rahmen von folgenden nachbarrechtlichen Vereinbarungen eingeholt:

- UME[46]-STATION Berlin abgeschlossen
- UME-BIM (für das Deutsche Technikmuseum) kurz vor dem Abschluss[47]

Grundsätzlich stimmen die Nachbarn der Lage von Abstandsflächen auf ihrem Grundstück zu.

Verkehr

Erschließung / Anschluss an die Trebbiner Straße

Für den Anschluss an die Trebbiner Straße ist es erforderlich, die geplante Privatstraße in Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße in einer Länge von ca. 90 m über ein Grundstück zu führen, dass sich im Sondervermögen des Landes Berlin (verwaltet durch die BIM Berliner Immobilienmanagement) befindet und insbesondere vom Deutschen Technikmuseum genutzt wird.

Im Auftrag der Projektträgerin wurde ein Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße erarbeitet, dass alle von der BIM Berliner Immobilienmanagement und dem Deutschen Technikmuseum benannten Anforderungen beinhaltet. Die Planung wurde am 03.05.2018 u.a. der BIM Berliner Immobilienmanagement und dem Deutschen Technikmuseum präsentiert und abgestimmt. Das abgestimmte Konzept wurde in einer Studie zusammengefasst.

Parallel wurde im Auftrag der Projektträgerin der Entwurf für eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin (vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement) und der

[46] UME: Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft
[47] Die Nachbarschaftsvereinbarung UME-BIM wurde am 15.07.2019 geschlossen.

Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft erarbeitet, in dem die vertragliche Sicherung des Abstimmungsergebnisses erfolgt.

Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognosedaten 2030 wurden abgefragt. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat dazu am 20.04.2018 folgende Stellungnahme übermittelt: "Für die angefragten Straßenabschnitte weist die Verkehrsprognose 2030 keine höheren Verkehrsbelegungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebliche Betrachtungsfall weiterhin aus den Bestandsdaten." Es erfolgt eine textliche Ergänzung im Verkehrsgutachten.

Das Verkehrsgutachten wird um eine textliche Darstellung ergänzt, in der die städtebauliche Entwicklung in der Umgebung (insbesondere Areal Postcheckamt und Technoversum / Erweiterung Deutsches Technikmuseum) sowie die verwendeten bzw. verfügbaren Grundlagendaten dargestellt werden.

Mögliche Verbundeffekte hängen stark von der Intensität und Variabilität der Nutzungsmischung ab und sind für jedes Untersuchungsgebiet individuell abzuschätzen. Eine Pauschalisierung des Effekts bzw. Kundenabschlags ist daher nicht sinnvoll. Beim Plangebiet handelt es sich um ein räumlich stark begrenztes Gebiet mit einer sehr hohen Nutzungsvielfalt (auch verschiedene Einzelhandelsflächen) auf einer kompakt gestalteten Fläche. Aus diesem Grund wird hierbei ein Verbundeffekt von 50 % für die Kunden der Einzelhandelseinrichtungen zu erwarten sein. Unter anderem ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil der Kunden durch die Beschäftigten am Standort repräsentiert wird.

Knotenpunkte

Die einzelnen Punkte aus der Stellungnahme werden folgendermaßen abgewogen und das Verkehrsgutachten entsprechend überarbeitet:

- Vertiefende Beschreibung der Bestandssituation an den kritischen Knotenpunkten
- Verdeutlichung der übergeordneten Funktion des Schöneberger Ufers (Teil des "Inneren Berliner Rings") und damit einhergehenden Zwangsbedingungen bzw. Kompromisse für die Verkehrsqualität in den untergeordneten Zufahrten
- Im Rahmen der Untersuchung wurden auf Basis der (Bestands-)Signalzeitenpläne lediglich Lösungsvorschläge aufgezeigt, um die (positiven) Effekte durch eine Anpassung der Freigabezeiten darzustellen.
- Sollte im weiteren Verfahren seitens der Verkehrslenkung Berlin (VLB) eine Anpassung der Signalprogramme angestrebt werden, werden die Verkehrstechnischen Unterlagen entsprechend den gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen erstellt. Die grundsätzliche Aussage, dass eine Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden kann, bleibt auch unter Berücksichtigung der oben erwähnten 2 Sekunden Rot-Gelb-Zeit bestehen.
- Der in Kapitel 5.6 des Gutachtens aufgeführte Vorschlag einer Anpassung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten der Möckernstraße (Erhöhung der Freigabezeiten für die untergeordneten Ströme) kann ebenso auf die Lichtsignalsteuerung des Knotenpunktes KP 1 übertragen werden.
- Ein entsprechender Hinweis bzw. eine erste überschlägige Abschätzung der Auswirkungen einer entsprechenden Änderung im Signalisierungskonzept wird ergänzend durchgeführt und im Gutachten textlich ergänzt.

Senstadt

- Trotz der Berücksichtigung eines „Maximalansatzes" und eines im Vergleich höheren bereits bestehenden Verkehrsaufkommens liegt die (prozentuale) Zunahme der Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten bei maximal 6 %. Der Einfluss des zusätzlichen Verkehrs nimmt an jedem weiteren nachgelagerten Knotenpunkt ab und liegt somit innerhalb der bereits allgemein vorhandenen Schwankungen im Verkehrsgeschehen.
- Aufgrund der zentralen Lage des Plangebiets und der daraus resultierenden Vielzahl an möglichen Routen, sind konkrete Aussagen zur weiteren Verteilung des Verkehrsaufkommens über die untersuchten Knotenpunkte hinaus kaum möglich.
- Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens entsprechend der Hinweise in der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erfolgt in Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB).

Tiefgaragen / Kfz-Stellplätze

Im Verkehrsgutachten wurde die Zahl der Stellplätze ermittelt, die durch die geplante Geschossfläche und Nutzung prognostisch erforderlich werden. Das Ergebnis wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt und ist auch in der Begründung dargestellt.

Die im Plangebiet liegende Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist mit der Tiefgarage, die im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) unter den Kerngebieten MK 1 bis MK 5 vorgesehen ist, nicht verbunden. Die Festsetzung der unterirdischen Baugrenzen ist in der Planzeichnung in Nebenzeichnung 10 bereits dargestellt. Die Festsetzung der Tiefgaragenzufahrt wird in der Planzeichnung ergänzt.

Die Richtzahlen für Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl sowie die Richtzahlen für Abstellmöglichkeiten für Fahrräder orientieren sich an der jeweiligen Nutzung. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die erforderlichen Stellplätze können erst im Rahmen der Umsetzung und einer tatsächlich angestrebten Nutzung (in der Regel zum Bauantrag) ermittelt werden.

Zum jetzigen Planungsstand ist vorgesehen, die Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl in den Tiefgaragen unterzubringen, die über Fahrstühle mit den darüber liegenden Geschossen verbunden sind.

Lieferverkehr

Für das Quartier wurde nach der Einleitung der Behördenbeteiligung ein Logistikkonzept Ver- und Entsorgung erstellt.

Die Ver- und Entsorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll über die Trebbiner Straße erfolgen. Es ist ein städtebauliches Ziel, die nicht überbauten Flächen als „öffentlichen“ Stadtraum möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehre zur Ver- und Entsorgung teilweise in die Tiefgarage verlagert werden. Im Neubaubereich sieht der architektonische Entwurf in der ersten Tiefgaragenebene die Befahrbarkeit für Kleintransporter mit einer maximalen Höhe von 2,1 m vor. Fahrten von Kraftfahrzeugen, die die angegebenen Maße überschreiten, sollen oberirdisch abgewickelt werden.

Die Versorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll konventionell durch den Lieferanten direkt an die Mieter erfolgen. Der Anlieferverkehr wird von der Trebbiner Straße kommend über die verlängerte Trebbiner Straße zu den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet. Die Rückfahrt erfolgt über dieselbe Route. Für den Anlieferverkehr ist vor der nordwestlichen Fassade von Turm 6 (MK 6) eine Anliefer- und Wendezone vorgesehen. Von diesem aus sind die Treppenhäuser der geplanten Gebäude auf kurzem Weg zu erreichen.

Senat

In der Kernzeit von 6 bis 14 Uhr werden täglich durchschnittlich 15 Fahrzeuge erwartet. Dies entspricht ca. 2 Fahrzeugen/h. Sie stellen keine zusätzliche Belastung für die Trebbiner Straße dar. Der Anlieferplatz ist wegen des geringen Fahrzeugaufkommens für ein Lieferfahrzeug dimensioniert (Entladezeit durchschnittlich 30 min). Bei einer gleichzeitigen Zufahrt eines zweiten Fahrzeuges steht weiterer Platz im Wendekreis hinter dem ersten zur Verfügung, ohne dass die Rettungswege behindert werden.

Für die Entsorgung sollen die Gebäude im MK 6 und MK 7 jeweils einen eigenen Abfallraum in den Untergeschossen erhalten, in den der Mieter entsorgt. Der Transport der Müllbehälter von den Abfallräumen der Gebäude erfolgt mittels Schleppzug auf der Untergeschossebene und über die Tiefgaragenzufahrt in die Erdgeschossebene.

Für den weiteren Transport gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Die Abfallsammelfahrzeuge holen die Müllbehälter in der Anliefer- und Wendezone bei Turm 6 (MK 6) ab.
2. Die Müllbehälter werden zum Wendehammer im Übergang zur öffentlichen Trebbiner Straße gebracht und von dort abtransportiert.

Täglich sind ca. 2 Abfallsammelfahrzeuge zu erwarten. Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

Das entwickelte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Es wird derzeit noch geprüft, wie dies im Bebauungsplan oder im Städtebaulichen Vertrag rechtlich verbindlich vereinbart werden kann.

Rad- und Fußverkehr

Bei dem Grundstück der ‘Urbanen Mitte’ handelt es sich um eine private Fläche, deren Freiflächen - nach dem jetzigen Konzept der Projektträgerin – auch von der Öffentlichkeit genutzt werden dürfen. Das Konzept sieht eine weitgehend autofreie Nullebene vor, die von den Fußgängern ohne Reglementierung begangen und von Radfahrern - unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs - auch befahren werden kann. Verkehre zur Ver- und Entsorgung werden reduziert und gelenkt.

Die Begründung wird dahingehend angepasst, dass die Bezeichnung „öffentliche“ Geh- und Radwege nicht mehr verwandt wird. Die Formulierung wird dahingehend geändert, dass Flächen festgesetzt werden, die mit Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zu belasten sind.

Private Fahrradabstellanlagen können sowohl in den Tiefgaragen als auch in der Nullebene liegen.

Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION Berlin

Die Feuerwehrzu- und -umfahrt der STATION Berlin muss in Teilabschnitten verlegt werden. Diese Umverlegung und Änderung der bestehenden Baulast ist Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der STATION Berlin.

Fazit Verkehr

Das Verkehrsgutachten wird überarbeitet. Die weiterentwickelte Verkehrsplanung wird erneut mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenUVK) abgestimmt. Regelungen hierzu sollen sodann entweder im Bebauungsplan selbst oder im Städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. Die Begründung wird entsprechend ergänzt, insbesondere zur Ver- und Entsorgung.

SenStadt

ÖPNV / Planfeststellungen bzw. gewidmete Bahnflächen

Deutsche Bahn

Die Stellungnahme der Deutschen Bahn wird - wie jede Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung - in der Abwägung berücksichtigt. Das Abwägungsergebnis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und in der Begründung dargestellt.

Es wird positiv zur Kenntnis genommen, dass die Deutsche Bahn für weitere Gespräche zur Verfügung steht, denn es ist erforderlich, den Abstimmungsprozess lösungsorientiert fortzuführen.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Bahnlagen / Rettungssystem

Die Hinweise zu den Rettungsplätzen und Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten wird eng mit der Deutschen Bahn abgestimmt. In die weitere Planung werden auch das Eisenbahn-Bundesamt und die Berliner Feuerwehr eingebunden.

Schall / Lärm

Verkehrslärm

Die Hinweise der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz werden berücksichtigt, in das Schallgutachten übernommen und erneut mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Nach dem bisherigen Abstimmungsstand werden die Kosten für die Schallmaßnahmen in den Neubauten von der Projektträgerin getragen.

Gewerbelärm

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der möglichen Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin werden detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt.

Freizeitlärm

Im Schallgutachten wird eine Neuberechnung der Schallemissionen und –immissionen gemäß Berliner Freizeitlärm-Richtlinie und eine Betrachtung zu möglichen Wohnnutzungen ergänzt.

Ein Konflikt zwischen Freizeit- und Sportanlagen und den Beherbergungsbetrieben sowie ausnahmsweise zulässigen Wohnungen wird – außer an der Südfassade von Turm 7 (MK 7) – nicht gesehen. Die Sport- und Freizeitnutzungen im Park sind bereits durch die vorhandene bzw. im Bau befindliche Wohnbebauung an der Flottwellstraße und Dennewitzstraße hinsichtlich ihrer Möglichkeiten, Lärm zu erzeugen, begrenzt.

Das vom Umwelt- und Naturschutzamt dargestellte Ergebnis bezüglich der durch die Planung verursachten möglichen Einschränkung der Skateranlage entspricht nicht der Ausführung in der Begründung. Es ist kein Ziel der Planung, die südlich an das Grundstück anschließenden Freizeit- und Sportanlagen, hier ist vor allem die Skateranlage gemeint, in ihrer Nutzung einzuschränken. Im gesamten Plangebiet werden Wohnungen ausgeschlossen, lediglich Betriebswohnungen sind ausnahmsweise zulässig. Diese "ausnahmsweise Zulässigkeit" impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung einer Betriebswohnung (auch) eine immissionsschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Nutzung als Betriebswohnung ist zu untersagen. Hotelnutzung wäre hingegen mit ausreichendem Schallschutz zulässig.

SenStadt

Verträglichkeit / Auswirkungen

Luftrecht / Radarverträglichkeit

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde ein Radargutachten erarbeitet, in dem die Auswirkungen der Hochhäuser auf die bestehenden Radaranlagen prognostiziert wurden. Das Gutachten wurde durch den Gutachtenden sowohl mit der zivilen als auch der militärischen Flugsicherung abgestimmt.

Unabhängig davon hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr mitgeteilt, dass sie das Ergebnis des Gutachtens nicht mitträgt und sie ein Gegengutachten aufstellen lassen will. Die Bundeswehr hat Bedenken bezüglich der Verträglichkeit mit der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof.

Relevant für die Beurteilung ist die Lage des Plangebiets bzw. der geplanten Gebäude innerhalb oder außerhalb des Schutzbereichs der Radaranlage Tempelhof. Die rechtliche Grundlage für die Anordnung von Schutzbereichen bildet das "Gesetz über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichgesetz - SchBerG)" vom 07.12.1956, zuletzt geändert durch Art. 11 G v. 13.05.2015.

Gemäß Schutzbereichgesetz ist ein Schutzbereich ein Gebiet, in die die Benutzung von Grundstücken nach Maßgabe des Gesetzes beschränkt ist. Der Schutzbereich dient zum Schutz und zur Erhaltung der Wirksamkeit von Verteidigungsanlagen. Ein Gebiet wird zum Schutzbereich durch Anordnung erklärt. Wer innerhalb der Schutzbereiche bauliche oder andere Anlagen oder Vorrichtungen über oder unter der Erdoberfläche errichten will, bedarf hierzu der Genehmigung. Die Genehmigung darf nur versagt werden, soweit es zur Erreichung der Zwecke des Schutzbereichs erforderlich ist.

Die Schutzbereichanordnung für die Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof vom 29.11.2007 wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 11 vom 07.03.2008 veröffentlicht. Der Schutzbereichsplan war kein Bestandteil der Veröffentlichung. Der Plan bzw. die relevanten Teilpläne 11 und 12 des Schutzbereichplanes liegen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor. Aus den Plänen lässt sich entnehmen, dass die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7), die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzt werden sollen, im Schutzbereich liegen und zwar in der Zone C.

In der Schutzbereichanordnung ist unter IV. Nr. 2 "Befreiungen" folgendes geregelt:

"Von den in Abschnitt II.2 bezeichneten Rechtsfolgen der Schutzbereichanordnung wird, außerhalb der Zonen A und B, Befreiung zur Einholung einer Genehmigung der Schutzbereichbehörde für folgende Vorhaben erteilt:

Das Errichten, Ändern oder Beseitigen von baulichen oder anderen Anlagen oder Vorrichtungen, die eine Höhe von 91,52 m üNN nicht überschreiten (§3 Abs. 2 SchBG)."

Im Bebauungsplan-Entwurf sind für die beiden Türme im Schutzbereich folgende Höhenfestsetzungen als maximal zulässige Gebäudeoberkante vorgesehen:

Turm 6 (MK 6)	84,6 m üNHN
Turm 7 (MK 7)	62,5 m üNHN

Die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) sind also aufgrund ihrer Höhe von dem Genehmigungsvorbehalt befreit. Die Bundeswehr hat bestätigt, dass eine „Radarverträglichkeit“ besteht und keine Kollision mit dem Schutzbereich vorliegt.

Das Radar-Gutachten wird entsprechend angepasst.

Senstadt

Richtfunkstrecken
Die Planung führt zu keinen Konflikten mit den Richtfunkstrecken von LAN-COM East.

Die Planung (Turm 6) führt jedoch zu Konflikten mit einer Richtfunkstrecke von Telefónica. Die Information wurde an die Projektträgerin weitergegeben mit der Aufforderung, sich diesbezüglich mit dem Richtfunkbetreiber in Verbindung zu setzen.

Elektromagnetische Felder
Das Minimierungsgebot nach § 4 Absatz 2 der 26. BImSchV wurde in der "Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder" aus folgenden Gründen nicht betrachtet:

Das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV gilt nur für die Errichtung und die wesentliche Änderung von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen. Eine Neuerrichtung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Anlagen findet im vorliegenden Fall nicht statt. Bei bestehenden Anlagen bezieht sich das Minimierungsgebot zudem nur auf beispielsweise eine neue Leitung, während das Minimierungsgebot für die vorhandenen Leitungen nicht anzuwenden ist (vgl. 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, letzter Absatz).

Auch nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg müssen zwar Anlagen, die an sensible Nutzungen heranrücken, das Minimierungsgebot berücksichtigen. Dies gilt jedoch nicht umgekehrt.

Ziel des Minimierungsgebotes ist es, die von den Anlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder zu minimieren, d.h. es bezieht sich auf technische Lösungen an den EMF-Quellen (dort wo die Felder entstehen bzw. ihre Ursache haben) und nicht auf den Immissionsort (vgl. 26. BimSchV VwV, Kapitel 3.1 "Minimierungsziel" und Kapitel 5 "Technische Möglichkeiten zur Minimierung"). Maßnahmen an den EMF-Quellen sind nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit den Betreibern der EMF-Quellen realisierbar.

Maßnahmen zur Minimierung am Planvorhaben sind aufwendig (insbesondere diejenigen zur Abschirmung der Magnetfelder), so dass vsl. der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt ist (vgl. § 41 BImSchG, Abs. 2 sowie 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, vorletzter Absatz).

Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder wird entsprechend ergänzt.

Lichtemissionen
In der textlichen Festsetzung TF 10.4 wird geregelt, dass wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen unzulässig ist. Ein Lichtgutachten ist nicht erforderlich.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck
Es wurde ein Verschattungsgutachten erstellt, in dem dargestellt wird, dass nur der an das Baufeld direkt anschließende Teil des Westparks verschattet wird und dies auch nur am Vormittag. Der Gutachtende hält diese Auswirkung aufgrund des räumlich und zeitlich begrenzten Umfangs für nicht wesentlich.

Die Ansicht, dass der Westpark durch die Türme bedrängt wird und Qualitätsverluste zu erwarten seien, wird nicht geteilt.

Technische Erschließung / Leitungen

Wasserhaushalt / Niederschlagswasser
Die Machbarkeitsstudie Niederschlagswasser wird bzgl. der Einleitbeschränkung in den Landwehrkanal geändert. Die weiteren Hinweise zur Einleitbeschränkung und zur erforderlichen Rückhaltung auf dem Grundstück werden in die Machbarkeitsstudie aufgenommen.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird über die Machbarkeitsstudie nachgewiesen, dass das Niederschlagswasser entsorgt werden kann und welche Möglichkeiten der Entsorgung

Senat

bestehen. Das konkrete Konzept ist erst für das Baugenehmigungsverfahren erforderlich. Die dargestellten Grundsätze zur vertiefenden Niederschlagswasserkonzeption werden dabei berücksichtigt.

Wasserversorgung

Im Bebauungsplan werden der Anschluss und die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt. Damit ist es möglich, an das vorhandene Netz in der öffentlichen Trebbiner Straße anzuschließen.

Stromanlagen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet unterschiedliche Anlagen der Stromnetz Berlin liegen. Die Abstimmung und Berücksichtigung erfolgen im Rahmen der Planung für die technische Infrastruktur. Sie ist kein Bestandteil der Bauleitplanung.

6.4 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Nach Durchführung der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde der Bebauungsplan in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Die Planzeichnung und die Begründung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden unter Berücksichtigung des Planungs- und Abstimmungsstands für die ‚Urbane Mitte‘ im Entwurf neu erstellt. Dazu war neben der Berücksichtigung der Entwicklungsziele für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ auch eine isolierte Betrachtung (z.B. in Fachgutachten) der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erforderlich.

Zum Entwurf des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

SenStadt

7. Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Mit Schreiben vom 07. Dezember 2018 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 29.11.2018, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31.01.2019. Von 50 Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden Stellungnahmen abgegeben.

7.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Geltungsbereich / Flurstücke

Die Aufstellung der im Geltungsbereich liegenden Flurstücke ist zu aktualisieren. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Immobilienverwaltung / Facility Management)

Übergeordnete Planungen

Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) / Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Die Ausführungen zum Landesentwicklungsplan LEP B-B bzw. LEP HR sind zu aktualisieren. (➢ Senatsverwaltung für Finanzen)

Flächennutzungsplan Berlin

Der Stand des Flächennutzungsplans Berlin ist zu aktualisieren. (➢ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB)

Flächennutzungsplan Berlin - Entwickelbarkeit

Gemäß Flächennutzungsplan Berlin grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen. (➢ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt)

Art der baulichen Nutzung

Kultur

Die Senatsverwaltung für Kultur und Europa plädiert für ein Netz vielfältiger Angebote aus sowohl Museen und Bibliotheken als auch Arbeitsräumen für Künstlerinnen und Künstler. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln prädestinieren den Ort für die Entwicklung kultureller Angebote. (➢ Senatsverwaltung für Kultur und Europa II B)

Abstandsflächen

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Abstandsflächen von Turm 6 (MK 6) auf dem Grundstück der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum

Hier werden nachbarrechtliche Belange berührt. Eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht nur unter der Voraussetzung möglich, dass eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer zu dem geplanten Vorhaben vorliegt. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht)

SenStadt

Verkehr

Verkehrsprognose vom 17.06.2019

Für den Prognosehorizont 2030 können bereits Daten abgefragt werden. Die Prognose 2030 wird als maßgeblich für künftige Planungen angesehen. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV C)

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV VLB:

In folgenden Punkten soll die Leistungsfähigkeitsuntersuchung überarbeitet und den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden:

Knotenpunkt-Betrachtungen

Es werden detaillierte Hinweise zu den Knotenpunkt-Betrachtungen gegeben, um deren Berücksichtigung gebeten wird.

Strombelastungspläne

Genauere Angaben zu den Strombelastungsplänen sind wünschenswert, da nicht ersichtlich wird, dass Radfahrer im Verkehrsaufkommen enthalten sind.

Signalzeitenpläne

Es werden detaillierte Hinweise zu den Signalzeitenplänen gegeben, um deren Berücksichtigung gebeten wird.

In einer zweiten Stellungnahme zum daraufhin überarbeiteten Verkehrsgutachten wird bestätigt, dass die Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme in das Verkehrsgutachten eingearbeitet wurden. Die HBS-Bewertung (Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs) wurde von Seiten der Verkehrslenkung Berlin (VLB) nochmals geprüft und das Verkehrsgutachten dahingehend bestätigt, dass die Steuerungen der Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen.

Die Finanzierung der Anpassung hätte der Vorhabenträger zu übernehmen.

Stellplätze

➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht:

Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl

Der Nachweis der für die jeweiligen Gebäude bauordnungsrechtlich erforderlichen Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf dem Grundstück soll verbindlich festgesetzt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Eine Reduzierung der in den AV Stellplätze von 2007 festgelegten Anzahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist nicht vorgesehen. Werden diese nicht in der erforderlichen Anzahl hergestellt, besteht lediglich die Möglichkeit die Verpflichtung durch Zahlung eines Ablösebetrages im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erfüllen.

Feuerwehrumfahrt STATION Berlin

Die durch Baulast gesicherte Feuerwehrzu- und umfahrt für die STATION Berlin wird durch die Planung teilweise überbaut. Durch eine neue Baulasteintragung ist die geänderte Feuerwehrzu- und -umfahrt vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht)

Senstadt

Baulogistik

Es soll ein Konzept zur Baulogistik erstellt werden. (➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B und III C)

ÖPNV / Haltestellen

➢ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B und IV C:

ÖPNV-Erschließungsstandard

Aus dem Verkehrsgutachten geht nicht hervor, wie eine Erschließung des Plangebietes mit dem ÖPNV erfolgen soll.

- Es müssen die konkreten Entfernungen zu den Zugangsstellen ermittelt und dargestellt werden.
- Es muss eine Bewertung der ÖPNV-Erschließung auf Grundlage des Nahverkehrsplans erfolgen.
- Es muss aufgezeigt werden, wie die nicht erschlossenen zu bebauenden Teile des Plangebietes an den ÖPNV angebunden werden können.
- Ergänzung des S- und U-Bahnhofs „Yorckstraße“, dessen Zugänge in ähnlich weiter Entfernung vom Plangebiet wie der Zugang des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ (im Status quo) liegen.

Zusätzlicher südlicher Zugang zum U-Bahnhof

Am Bahnhof „Gleisdreieck“ besteht derzeit nur ein nördlicher Bahnhofszugang. Bei unveränderter Zugangssituation würde der Zielwert der ÖPNV-Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle) gemäß des Berliner Nahverkehrsplans teilweise nicht eingehalten werden. Es sollte ein zusätzlicher Zugang zur (West-) Parkseite vorgesehen werden. Abstimmungen zwischen den zuständigen Behörden und der BVG mit dem Investor zur Erschließung und zum weiteren Vorgehen sind entsprechend anzuschieben.

Rad- und Fußwege zu den Bahnhofszugängen

Die Herstellung ausreichend dimensionierter und attraktiver Rad- und Fußverkehrsanlagen, die einen direkten Weg zwischen Ziel und Quelle (insbesondere zu und von den ÖPNV-Zugangs- bzw. Abgangsstellen) gewährleisten, ist zu berücksichtigen. Dafür sind entsprechende Flächen im Bebauungsplangebiet mit einem öffentlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sicherzustellen.

Bestehende Eisenbahnanlagen Deutsche Bahn

Mit der Deutschen Bahn sind Abstimmungen zu den bestehenden Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen. Der Betrieb darf durch das Vorhaben nicht beeinflusst bzw. gefährdet werden. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden.

Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3.Bauabschnitt

Dem Land Berlin dürfen für das Vorhaben der Neubaustrecke S 21, 3. Bauabschnitt keine zusätzlichen Kosten und Lasten aufgrund des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ entstehen.

Eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S-Bahnstrecke S 21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen ist mit der Deutschen Bahn abzustimmen. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden.

Senat

Geplanter S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“

Im Flächennutzungsplan Berlin ist nördlich des Plangebietes im Verlauf der öffentlichen Trebbiner Straße ein geplanter S-Bahnhof an der schon bestehenden S-Bahn-Strecke (S1/S2/S25) dargestellt. Die Darstellung dieses Bahnhofes ist in dem in der Begründung dargestellten Ausschnitt des Flächennutzungsplans Berlin entfallen und muss nachgetragen werden. Eine Betroffenheit des Bebauungsplangebietes durch Zu- und Abgänge zum S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ kann nicht ausgeschlossen werden.

Umsteigewege Bahnhöfe „Gleisdreieck“‘ und „Trebbiner Straße“

Der Umsteigeverkehr zwischen dem S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ und dem S 21- und U-Bahnhof „Gleisdreieck“ muss in der Planung berücksichtigt werden. Die Umsteigewege zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ und dem U-Bahnhof „Gleisdreieck“ über die private Trebbiner Straße oder die Luckenwalder Straße stellen einen großen Umweg dar. Sie werden daher abgelehnt, da bei solchen Längen keine ausreichende Netzverknüpfung der beiden Verkehrsträger mehr gewährleistet ist.

Schall / Lärmschutz

Gewerbelärm

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C:

Eine Betrachtung der zulässigen tieffrequenten Geräuschimmissionen der Veranstaltungsstätte STATION Berlin steht aus und sollte ergänzt werden.

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt:

Die Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben im Plangebiet und der dadurch im Plangebiet möglichen Realisierung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109 mit erhöhten Anforderungen an die Immissionsrichtwerte der Nachtzeit sollte zusätzlich eingeschränkt werden.

In der Begründung wird von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm (hier der schienengebundene Verkehr - SPNV) gesprochen. Nach TA Lärm ist eine getrennte Betrachtung des Gewerbe- und Verkehrslärms erforderlich.

Die schalltechnische Untersuchung vom 13.11.2018 bezieht sich auf die Beurteilung der STATION Berlin im Jahre 2011. Dies ist zu überprüfen, auch unter Berücksichtigung der seit 2011 eingetretenen tatsächlichen Nutzungsprofile der jeweiligen Halle.

Die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich Halle 8 der STATION Berlin sind weder in der Begründung noch im vorliegenden Schallgutachten ausreichend gewürdigt.

Zur Absicherung der Einhaltung von Immissionsrichtwerten nach TA Lärm bedarf es einer weitergehenden Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung.

Die textliche Festsetzung TF 7.2 bezieht sich ausschließlich auf Verkehrslärm. Eine textliche Festsetzung für Gewerbelärm ist bisher nicht vorgesehen. Diesbezüglich wird zwingend um eine Ergänzung der textlichen Festsetzung um Gewerbelärm gebeten: „Zum Schutz vor Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen müssen ….“

Eine Begrenzung der Ausweisung der Zulässigkeit von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ist nicht ausreichend.

Senat

Eine Nutzung mit Aufenthalt zum Zwecke der Nachtruhe/ Schlafnutzung/ Wohnen ist im Interesse der vorhandenen Nutzung STATION Berlin grundsätzlich auszuschließen, damit entsprechende Immissionsorte nach TA Lärm nicht unmittelbar an Fassaden mit starker Beschallung durch die STATION Berlin vorliegen und die Anwendung von verschärften Immissionsrichtwerten in der Nachtzeit sicher ausgeschlossen werden.

Forderungen:

1. Ergänzung/ Präzisierung der textlichen Festsetzung TF 7.2 auf Gewerbelärmimmissionen
2. Ausschluss von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter
3. Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung vom 13.11.2018
4. Berücksichtigung von möglichen Ausnahmezulassungen für Veranstaltungen der STATION Berlin nach Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln)

Dem FB Stadtplanung wird empfohlen, einen spezifisch auf das Bauantragsverfahren aktualisierten schalltechnischen Bericht zu fordern. Dies könne im Städtebaulichen Vertrag vereinbart werden.

Radar

Ziviles Luftrecht / zivile Radaranlage

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E:

Der Anlagenschutz i.S.d. §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist zu berücksichtigen. Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund sind der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen. Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen.

Militärisches Luftrecht / militärische Radaranlage

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr:

Das Vorhaben berührt und beeinträchtigt die Belange der Bundeswehr, im Speziellen einen angeordneten Schutzbereich und das dazugehörige Interessengebiet der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof.

Die Bundeswehr stimmt dem Vorhaben gemäß Schriftverkehr vom zuletzt 31.08.2018 zwischen der Freien Planungsgruppe Berlin und der Bundeswehr unter folgenden Auflagen zu:

- Die Bauwerke Turm 6 (MK 6) und Turm 7 (MK 7) überschreiten eine Bauhöhe von 91,52 m über NHN nicht.
- Störeinflüsse durch Oberflächenreflexionen werden durch ein geeignetes Fassadendämpfungskonzept vermindert.
- Eine Beteiligung der Bundeswehr ist zwingend im sich anschließenden Bauantragsverfahren zur Auswertung des Fassadendämpfungskonzeptes sicherzustellen.

Altlasten und Grundwasserschutz

- Bezirksamt Mitte Umwelt- und Naturschutzamt:

Es wird davon ausgegangen, dass zum Bau der Hochhäuser eine Grundwasserabsenkung notwendig ist.

Senstadt

a) Im Westen des Plangebiets im Bereich des Baugrundstücks Dennewitzstraße 38 befindet sich eine Altlast. Es besteht die Gefahr, dass der Schaden verschleppt wird, wenn der Absenktrichter bis zu diesem Grundstück reicht.

b) Im Osten des Plangebiets bestand eine altlastenrelevante Nutzung auf einem Standort nah am künftigen Baufeld (ca. 50 m). Südlich des Lokschuppens des Technikmuseums war seit 1875 eine Fettgasanstalt der Bahn angesiedelt. Die Fläche ist bisher nicht als Altlastenfläche im Bodenbelastungskataster Berlin erfasst. Ein Verziehen dieser vermuteten Kontamination ist nicht zulässig.

Es wird empfohlen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich der ehemaligen Fettgasanstalt der Betriebswerkstatt der Anhalter Bahn vorzunehmen und eine Grundwassermodellierung zu erstellen, um die Auswirkungen auf den Bebauungsplan zu ermitteln.

Niederschlagswasserrückhaltung / -versickerung

- Berliner Wasserbetriebe (BWB):

Versiegelungsgrad / Versickerungsanlagen
Folgende Festsetzungen sollen geprüft werden:

Textliche Festsetzung TF 2.6:

Die festgesetzte GRZ ist mit 0,6 bereits sehr hoch. Die in der textlichen Festsetzung TF 2.6 ermöglichte Überschreitung auf 0,9 durch Nebenanlagen führt zu einer nahezu vollständigen Versiegelung. Ein hoher Nutzungsanspruch ist keine ausreichende Rechtfertigung für eine Überschreitung der nach § 19 Abs. 4 Nr. 3 BauNVO maximalen Grundflächenzahl von 0,8.

Textliche Festsetzung TF 8.2:

Die maximale Überschreitung der GRZ unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 widerspricht der in der Begründung verankerten Absicht, Versickerungsanlagen im Baugebiet zu errichten. Sofern unterhalb der Oberfläche eine GRZ von 1,0 erreicht wird, stehen im Plangebiet keine „nicht unterbauten Flächen“ mehr zur Verfügung, um die textliche Festsetzung TF 8.2 (272 m^2 der nicht unterbauten Grundstücksfläche sind gärtnerisch anzulegen) umzusetzen.

Die textlichen Festsetzungen TF 2.6 und TF 8.2 widersprechen sich.

Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau
Es soll geprüft werden, ob im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können. Dies gilt insbesondere für die private Straßenverkehrsfläche.

Dachbegrünung
Die in der textlichen Festsetzung TF 9.4 festgesetzten 15% Dachbegrünung sind ein zu geringer Ausgleich. Als Ausgleich solle die Dachfläche des zweigeschossigen Zwischenbaus im Baufeld MK 6 vollständig begrünt werden. Die hohe Versiegelung des Baugebietes könnte hierdurch etwas ausgeglichen werden und ein wichtiger Beitrag zur Klimaanpassung des Plangebiets verankert werden.

Gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation
Nicht zutreffend ist die Aussage unter Punkt 7.3.4 des Gutachtens „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“, dass durch die gedrosselte Ableitung von Niederschlagswasser aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans keine Verstärkung der Über-

läufe aus der Mischwasserkanalisation verursacht wird. Richtig ist, dass jede zusätzliche Einleitung von Regenwasser bei Starkregen Überläufe der Mischwasserkanalisation ins Gewässer verstärkt.

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:

Einleitung in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums befinden sich zwei Teiche, die bedingt durch die ausbleibenden langfristigen Regenereignisse an Frischwasserzulaufmangel leiden. Es wird empfohlen, hier eine Möglichkeit der Teileinleitung der Niederschläge von den Dachflächen der Urbanen Mitte in die Teiche des Deutschen Technikmuseums zu überprüfen.

Naturschutz, Landschaftsplanung, Freiraumplanung/ Stadtgrün

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:

Ausgleichsmaßnahmen

Die in der Begründung aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen/ Zahlungen im Volkspark Friedrichshain sind im Städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Vogelschutz / Vogelschlag

Zur Vermeidung von Vogelschlag sind geeignete Maßnahmen in den Bebauungsplan aufzunehmen, bzw. im Städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Gestaltung / Orts- und Landschaftsbild

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B und III C:

Das historische Stellwerk „Plw“ wird durch den Gebäudeneubau (Turm 6 (MK 6) mit 49 m ü. Gelände und Turm 7 (MK 7) mit 25 m ü. Gelände) in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst. Es ist zu prüfen, ob die Fassadengestaltung abgestimmt auf das Orts- und Landschaftsbild ausgeführt werden kann (vgl. § 1 Abs. 6 Satz 1 Nr. 5 BauGB).

Werbung von Einzelhandelsbetrieben in unmittelbarer Sichtbeziehung zu den öffentlichen Erholungsflächen soll ausgeschlossen werden, um das Orts- und Stadtbild nicht nachteilig zu beeinflussen.

Auswirkungen

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen – S-Bahntunnel S1/S2/S25

- Eisenbahn-Bundesamt:

Gegen den Entwurf des Bebauungsplanes bestehen keine Bedenken.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Deutsche Bahn zu prüfen ist, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des S-Bahn-Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht.

- Deutsche Bahn:

Es wird gefordert, dass die gewidmeten Bahnanlagen des S-Bahntunnels dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden. Der Bebauungsplan überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der Deutschen Bahn Netz AG verläuft. In diesen Bereichen wäre die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 befand sich dort keine öffentliche Straße, die Infrastruktur wäre dementsprechend errichtet worden.

Senstadt

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen – U-Bahnviadukt

- BVG:

Die Erschließung des Plangebietes ist sowohl während der Bauzeit als auch danach maßgeblich über die Trebbiner Straße zu realisieren. Sollten Erschließungsmaßnahmen aus nördlicher Richtung (aus Richtung der verlängerten Schöneberger Straße) zwingend erforderlich sein, sind Belange der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben vor Beginn der Maßnahme abzustimmen.

Maßnahmen, die zur Veränderung des Grundwasserspiegels im Bereich der U-Bahnanlagen führen, sind im Vorfeld der Maßnahme hinsichtlich der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben abzustimmen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt:

Verschattung / bedrängende Wirkung

Die Auswirkungen auf die direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, die im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen liegen, sind nicht ausreichend gewürdigt.

Die geplante Bebauung wirkt sich negativ auf den „Park am Gleisdreieck - Westpark“ aus. Hierzu gehören Verschattungen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme. Die Qualitätsverluste wirken sich auf den Grünzug in seiner Gesamtheit aus.

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B und III C:

Müll

Eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage ist zu vermeiden.

Zum Schutz der Umwelt ist zu prüfen, welche Möglichkeiten es zur Abfallvermeidung und zum nachhaltigen und sachgerechten Umgang mit Abfällen gibt.

Konkurrenz Gastronomie

Im konkretisierten Nutzungskonzept und Einzelhandelsgutachten 2a vom 14.09.18 ist die gastronomische Infrastruktur im Park am Gleisdreieck nicht genügend berücksichtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass auf ein ausgewogenes Angebot zu achten ist.

Frequenzerhöhung

Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass 20 % des prognostizierten Gesamtverkehrs durch die geplanten Nutzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erzeugt wird. Dies ist insbesondere für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) unter Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs innerhalb der gesamten angrenzenden Parkanlage darzustellen und zu überprüfen.

Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken

Berücksichtigung bestehender Richtfunkstrecken

Der Vorhabenträger soll bei Vorhandensein von Richtfunkstrecken Dritter zur Bereitstellung entsprechender Flächen und Anschlüsse für Repeateranlagen etc. Dritter auf dem Dach verpflichtet werden. (Ein Repeater ist ein Signalverstärker oder –aufbereiter zur Vergrößerung der Reichweite eines Signals.) Es wird um eine entsprechende Regelung im Städtebaulichen Vertrag gebeten. (➢ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

SenStadt

Auswirkungen auf bestehende Leitungsnetze

- Vodafone:

Im Tunnel der S-Bahnstrecke S1/S2/S25 liegen Kabel von Vodafone. Vodafone geht davon aus, dass ihre Kabel durch den Bau von Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7) nicht betroffen sind.

Die Planung greift in die Trassenführung der Deutschen Bahn ein. Die Umverlegung der Kabelanlagen von Vodafone kann nur zusammen mit bzw. nach der Umverlegung der Trasse der Deutschen Bahn erfolgen, da die Kabel nur in der Trasse mitverlegt wurden.

Technische Infrastruktur

- Berliner Wasserbetriebe:

Trinkwasserversorgung

Die äußere Erschließung des Standortes bezüglich der Trinkwasserversorgung (MK 6 und MK 7) kann nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen, wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße umgesetzt wird und für diesen Abschnitt eine Trassenoption vorgemerkt ist. Es wäre sinnvoll, die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sowie VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und deren Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten. Gebäude im hinteren Teil des Bebauungsplangebietes können nur bei leitungsrechtlicher Sicherung der Anlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) versorgt werden.

Brand- und Katastrophenschutz Eisenbahntunnel

- Berliner Feuerwehr:

Verlegung von Rettungsplatzzufahrten

Die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße soll als Privatstraße festgesetzt werden und u.a. der neuen Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Rettungsplatzes Süd dienen. Mit dieser Festsetzung werden die Voraussetzungen zur Umsetzung des „Konzepts zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn" geschaffen.

Die Berliner Feuerwehr, Direktion West zuständig für Verkehrsanlagen, stimmt der Planung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten sowie den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu:

Im Rahmen der Weiterführung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) ist die neue Rettungsplatzzufahrt über eine gesonderte Planfeststellung zur Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" und die Verfügbarkeit zusätzlich über eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

Fachplanungsvorbehalt / Festsetzungen über gewidmeten unterirdischen Bahnflächen

- Deutsche Bahn:

Der Bebauungsplan wird mit folgender Begründung abgelehnt:

- Durch die Bauphase als auch durch die spätere Betriebsphase würde die Infrastruktur der Deutschen Bahn (Berlin Hauptbahnhof, Nord-Süd-Fernbahntunnel, S1/S2/S25-Tunnel) in ihrem Bestand gefährdet werden.
- Der Bebauungsplan verstoße gegen § 38 BauGB, in dem der Fachplanungsvorbehalt geregelt ist.
- Die Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ müsse geändert werden, was weitere Auswirkungen hätte.

SenStadt

- Der S1/S2/S25-Tunnel ist nicht für regelmäßige Überfahrten ausgelegt.

Änderung der Planfeststellung

Der Bebauungsplan setzt voraus, dass die Deutsche Bahn eine Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin" beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Die Rettungswege zum Rettungsplatz Süd (Tunnelportal Süd) und zum Rettungsplatz Mitte (Park am Gleisdreieck) des Fernbahntunnels sollen zur Realisierung des Bebauungsplans verlegt werden. Hierin läge ein Verstoß gegen § 38 BauGB (Fachplanungsvorbehalt).

Bei einer Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ wäre das heute geltende Regelwerk der Technik (EBA-Richtlinien zum Brand- und Katastrophenschutz) zwingend anzuwenden. Damit würde der Bestandsschutz der Planfeststellung aus dem Jahr 1995 für alle betroffenen Bauwerke entfallen. Dies wiederum hätte Auswirkungen auf das bestehende Rettungskonzept des Berliner Hauptbahnhofs und der angeschlossenen Nord-Süd-Verbindung. Demnach wäre sowohl der Rettungsplatz Mitte, als auch der Rettungsplatz Süd zu vergrößern. Die Deutsche Bahn ist unter keinen Umständen bereit, im Wege der Planänderung auf den Bestandsschutz des Berliner Hauptbahnhofs/ der Nord-Süd-Verbindung zu verzichten.

Festsetzungen über dem S1/S2/S25-Tunnel

Der Bebauungsplan überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der Deutschen Bahn verläuft. In diesen Bereichen (Anbindung Trebbiner Straße und im NW von Turm 6 (MK 6)) wäre die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 lag dort keine öffentliche Straße.

Die Deutsche Bahn fordert, dass die gewidmeten Bahnanlagen dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden.

7.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Geltungsbereich / Flurstücke

Nach abgeschlossener Flurstücksteilung wird das Kapitel „Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse" der Begründung folgendermaßen geändert:

„Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 7.940 m^2 liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 6 und umfasst folgende Flurstücke: 3412, 3498, 3501, 3504".

Übergeordnete Planung

Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) / Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

In der Begründung wird der aktuelle Stand zum Landesentwicklungsplan dargestellt. Der LEP HR ist am 01.07.2019 in Kraft getreten.

Flächennutzungsplan Berlin

Der Stand des Flächennutzungsplans Berlin wird in der Begründung aktualisiert.

Flächennutzungsplan Berlin - Entwickelbarkeit

Die Anmerkungen, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan Berlin übereinstimmt, sind nicht zutreffend.

Die geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche.

Gestaltung

An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt. Übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan Berlin grenzen auch im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, nämlich der Ostpark.

Art der baulichen Nutzung

Kultur

Es ist vorgesehen, im Rahmen der geplanten Nutzungsmischung in der 'Urbanen Mitte' vor allem in den beiden unteren Geschossen auch kulturelle Angebote unterzubringen. Die genaue Nutzungsstruktur ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern den nachfolgenden konkretisierenden Planungs- und Konzeptebenen vorbehalten.

Abstandsflächen

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Abstandsflächen von Turm 6 (MK 6) auf dem Grundstück der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde ein Teil der Abstandsflächen von Turm 6 (MK 6) (OK 49 m ü. Gelände / 15 Geschosse) sowohl auf das Grundstück der STATION Berlin als auch auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums fallen. Abstandsflächen sind gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln auf dem eigenen Grundstück unterzubringen.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: „Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau solche ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Damit verbunden sind geringere Abstandsflächen, so dass keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke (dem Grundstück der STATION Berlin oder des Deutschen Technikmuseums) fallen. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (Baukörperfestsetzung) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Voraussetzungen für die ausdrückliche Festsetzung mit geringeren Abstandsflächen

Voraussetzung für die ausdrücklichen Festsetzungen, aus denen geringere Abstandsflächen resultieren, ist eine umfassende Abwägung. Eine Zustimmung der Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung ist dazu wünschenswert, aber nicht erforderlich.

- Abwägung

In der Begründung wird die bisherige Abwägung insbesondere der Belange der Projektträgerin und der Belange der Nachbarn untereinander sowie der Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts ergänzt und vertieft.

- Zustimmung der Nachbarn als Bestandteil der Abwägung

Als ein Nachweis zur Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange dient auch die vertraglich gesicherte Zustimmung des Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln. Die STATION Berlin und die BIM Berliner Immobilienmanagement, die für das Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin als Grundstückseigentümerin das Grundstück des Deutsche Technikmuseums verwaltet, haben ihre Zustimmung im Rahmen von geschlossenen Nachbarschaftsvereinbarung erteilt.

Screenshot

Verkehr

Verkehrsprognose

In der Verkehrsuntersuchung wurde die Prognose 2030 berücksichtigt. Das wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IVA am 20.04.2018 bestätigt.

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Die Hinweise zur verkehrlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurden berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst. Es wurden die nun aktuell vorliegenden technischen Unterlagen zugrunde gelegt.

In einer zweiten Stellungnahme werden die Aussagen des überarbeiteten Verkehrsgutachtens sowie die darin aufgeführten Anforderungen an die Signalanlagen (Freigabezeitverteilung zugunsten der Nebenrichtung unter Berücksichtigung der Koordinierungsbedingungen) von der Verkehrslenkung Berlin bestätigt. Die technische Anpassung der Signalanlagen und die dafür erforderliche Planung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Die pauschale Aussage, dass der Vorhabenträger die Anpassung zu finanzieren habe, ist für den Bebauungsplan nicht zutreffend. Denn die erforderliche Anpassung der Lichtsignalanlagen wird nicht allein durch den Verkehr der 'Urbanen Mitte' verursacht. Das in der Verkehrsuntersuchung angesetzte Verkehrsmengengerüst bezieht sich auf einen (theoretischen) Zustand, der frühestens in 5 bis 10 Jahren eintreten kann. Aufgrund der zentralen Lage und Dichte des anliegenden Straßennetzes ist eine Vielzahl an Szenarien der räumlichen Verkehrsverteilung möglich. Des Weiteren gibt es mehrere Bauvorhaben im Umfeld der Knotenpunkte, die ebenso zusätzlichen Verkehr erzeugen können / werden. Eine Zuordnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ als alleiniger „Verursacher“ ist daher nicht möglich.

Stellplätze

Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl

Die Ermittlung und der Nachweis tatsächlich notwendiger Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf der Grundlage der AV Stellplätze erfolgt erst im Bauantrag. Zur Lage der Stellplätze heißt es in § 49 Abs. 1 Satz 4 BauO Bln: „Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist."

Es wird als problematisch angesehen, wenn bei Neubauvorhaben dieser Größenordnung erforderliche Behindertenstellplätze nicht auf dem Baugrundstück selbst nachgewiesen werden. Da für eine Regelung im Bebauungsplan die Rechtsgrundlage fehlt, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag dazu, dass die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst hergestellt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Es ist richtig, dass in den AV Stellplätze von 2007 keine Möglichkeit zur Reduzierung der erforderlichen Fahrradstellplätze aufgrund eines Verbundeffektes dargestellt wird.

Die AV Stellplätze von 2007 sind mit Ablauf des Jahres 2012 außer Kraft getreten, werden aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet. Die Ausführungsvorschriften sollen die Berliner Bauordnung ergänzen, in der es in § 49 Abs. 2 BauO Bln heißt:
„Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, sind Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen.“ Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen Wertungsspielräume zur „ausreichenden Anzahl". Die Berücksichtigung

des Verbundeffektes wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Feuerwehrumfahrt STATION Berlin

Zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der STATION Berlin Grundbesitz Gesellschaft wurde 2018 eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der Regelungen zur Verlegung der Flucht- und Rettungswege und deren dauerhafter Sicherung vereinbart wurden.

Baulogistik

Baulogistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten. Im Rahmen der Projektentwicklung hat die Projektträgerin ein Konzept zu den Grundzügen der Baulogistik erstellen lassen, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Gegenstand ist jedoch die einzige verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße. Auch die baulogistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen. Das konkrete Konzept zur Baulogistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet.

In der Bauphase soll die Baustelle von den Wegen für die Öffentlichkeit getrennt und es sollen alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Im Plangebiet liegen keine bereits vorhandenen öffentlichen Geh- und Radwege. Der Radfernweg grenzt westlich an das Plangebiet an. Über den Radfernweg wird kein Lieferverkehr oder sonstiger motorisierter Verkehr laufen. Die Verkehrssicherungspflicht für den Radfernweg liegt beim Land Berlin.

ÖPNV / Haltestellen

ÖPNV-Erschließungsstandard / zusätzlicher südlicher Zugang zum U-Bahnhof

Die Analyse und Bewertung des Erschließungsstandards in Bezug zu den einzelnen bestehenden und geplanten Haltestellen wird ergänzt. Auch der S- und U-Bahnhof „Yorckstraße“ wird ergänzt.

Damit das Plangebiet, insbesondere das Kerngebiet MK 7, gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ angestrebt. Wie im Nahverkehrsplan dargelegt, werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt, erfüllt. Die Zuständigkeit liegt also beim Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) und nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden mit der BVG, dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde sowie der technischen Aufsichtsbehörde bereits erste positive Abstimmungen geführt. Auf einem Abstimmungstermin mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenUVK den neuen Bahnhofszugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde.

Gestaltungsbeirat

Rad- und Fußwege zu den Bahnhofszugängen

Für die 'Urbane Mitte' insgesamt wurde ein Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer entwickelt, das die Anbindung der ÖPNV-Zugänge berücksichtigt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen zwar keine Bahnhöfe, aber die Erreichbarkeit insbesondere des bestehenden U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist für die ÖPNV-Erschließung relevant. Entsprechende Gehrechte für die Allgemeinheit sind bereits Bestandteil der Planung.

Zur Erschließung der übrigen Bahnflächen

Die Deutsche Bahn wird von der Projektträgerin über die Projektentwicklung informiert, alle bekannten Belange der Bahn wurden berücksichtigt. Die Deutsche Bahn wurde mehrfach im Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Anforderungen der Deutschen Bahn

- S-Bahntunnel - Abstand vom Tunnelbauwerk

Die Lage der Außenkanten des S-Bahntunnels im Bereich der geplanten Bebauung wurde durch Schürfvermessungen genau ermittelt. Durch Festsetzungen wird geregelt, dass die von der Deutschen Bahn geforderten horizontalen und vertikalen Abstände vom S-Bahntunnel eingehalten werden.

- S-Bahntunnel - Überfahrbarkeit / Tragfähigkeit

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überfahrungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit der S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überfahrung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überfahrung zugestimmt.

- S-Bahntunnel - Nachbarschaftsvereinbarung

In einer Nachbarschaftsvereinbarung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn wurden Restrisiken abgesichert und die UME hat die Haftung für mögliche Auswirkungen/ Schäden auf den S-Bahntunnel erklärt.

Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt

Die Neubaustrecke der S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt liegt außerhalb des Plangebiets. Auch für die Baulogistik der S-Bahnstrecke S 21 soll nicht die geplante private Trebbiner Straße, sondern der nördliche Anschlusspunkt der 'Urbanen Mitte' an der Schöneberger / Luckenwalder Straße (und damit außerhalb des Plangebiets) genutzt werden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IVC hat in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S 21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen mit der Deutschen Bahn abzustimmen sei. Vor Abschluss dieser Abstimmung könne keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden. Diese Begründung kann nicht anerkannt werden, da die S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die Verweigerung der Zustimmung von daher gegenstandslos ist.

Geplanter S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“

Der geplante S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ ist Bestandteil des in der Begründung dargestellten Ausschnitts aus dem Flächennutzungsplan Berlin. Die Forderung, den Bahnhof nachzutragen, ist daher ohne Relevanz. Die Planung des S1/S2/S25-Bahnhofs „Trebbiner Straße“ wird in der Begründung im Kapitel „Verkehrserschließung" ergänzt.

Senat

Der Bahnhofsstandort soll in der öffentlichen Trebbiner Straße liegen, ist aber noch nicht genau verortet, sondern von weiteren Untersuchungen abhängig.

Umsteigewege Bahnhöfe „Gleisdreieck“ und „Trebbiner Straße“

Zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ sowie dem U-Bahnhof und dem geplanten Bahnhof der S-Bahnstrecke S 21 „Gleisdreieck“ sind Wegeverbindungen sowohl über bestehende öffentliche Straßen, als auch durch das Plangebiet der 'Urbanen Mitte' möglich. Die Wegeverbindungen im Plangebiet sind bereits Bestandteil der Planung und sollen als mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastende Flächen festgesetzt werden, teilweise auch mit einem Radfahrrecht für die Allgemeinheit.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bezeichnet diese Wegeverbindungen als Umwege. Allerdings ist unklar, welche Wegeverbindung von Senatsverwaltung konzeptionell angestrebt wird. Eine direkte Verbindung zwischen dem U-Bahnhof „Gleisdreieck“ und dem geplantem S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ würde über das Grundstück der STATION Berlin laufen und ist daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Schall / Lärmschutz

Gewerbelärm

Beurteilungsgrundlage Gewerbelärm STATION

Die schalltechnische Beurteilung der Erweiterung der STATION durch Halle 8 (Bericht der ‚Müller-BBM‘ M101995/02 v. 02.07.2014) war dem Schallgutachtenden ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) vom 03.08.2017 nicht bekannt. Sie war zum Zeitpunkt der Recherchen im Bauaktenarchiv des Bezirksamtes nicht in der Bauakte enthalten. Auch in der Anfang 2018 durchgeführten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erfolgte dazu kein Hinweis. Ein Vergleich der Ansätze im Bericht der ‚Müller-BBM‘ mit den in der schalltechnischen Untersuchung gewählten Ansätzen für die Schallemissionen der Halle 8 (STATION) zeigt, dass die Schallabstrahlung über die Außenbauteile im Gutachten von ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ konservativ (d.h. tendenziell überschätzend) berücksichtigt wurde.

In einer Abbildung der schalltechnischen Untersuchung wird die Schallabstrahlung über das Dach der Halle 8 (STATION) mit „Dach als Quelle" dargestellt. Die als „Außenflächenquellen" bezeichneten Flächen repräsentieren die Oberlichter der Halle 8 (STATION) als Schallquellen. Auch die Schallabstrahlung über die Fassaden der Halle 8 (STATION) – insbesondere die Pfosten-Riegel-Konstruktion der Südfassade – wurde in den Berechnungen berücksichtigt.

Die durch die Halle 8 (STATION) erzeugten Schallemissionen wurden nach Angaben des Schallgutachtenden in Analogie zur Halle 7.1 (STATION) bezüglich der Schalldämm-Maße der Außenbauteile mit einem Innenpegel von 95 dB(A) berechnet.

In der schalltechnischen Untersuchung von ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ wurden – wie auch in den schalltechnischen Untersuchungen der ‚Müller-BBM‘ - die A-bewerteten Innenpegel in Kombination mit dem von der ‚Müller-BBM‘ verwendeten „Referenzspektrum Disko" verwendet. Alle Berechnungen erfolgten in Oktavbändern auf der Grundlage des Referenzspektrums, sodass sich die C-Bewertung der Emissionspegel erübrigt. Aus den oktavbandbezogenen Innenpegeln wurden über die in Oktavbändern vorliegenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile die oktavbandbezogenen Schallleistungspegel der schallabstrahlenden Außenflächen der Veranstaltungshallen berechnet. Insofern wurden die Berechnungen so durchgeführt, dass der tieffrequente Anteil der Geräusche fachlich richtig und hinreichend Berücksichtigung fand.

Senatsentwurf

Gewerbelärm STATION - Bewertung tieffrequente Geräusche

Wie die gesonderten Berechnungen von ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten.

Damit hat ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ die sichere Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 45680 aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen der STATION an allen Immissionsorten bestätigt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Gewerbelärm STATION - Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8

Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8 der Veranstaltungsstätte STATION setzen eine Querung entweder des Bebauungsplangebiets VI-140cab (Süd) oder des Bebauungsplangebiets VI-140caa (Nord) und damit des Eigentums des Vorhabenträgers voraus; vor diesem Hintergrund haben die STATION und der Vorhabenträger eine Nachbarschaftsvereinbarung getroffen und dort die Zahl der zulässigen Überfahrten begrenzt und geregelt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Fachgutachtens wurden Berechnungen zu den zu erwartenden Schallleistungspegeln des Anlieferbereichs der Halle 8 (STATION) und den dadurch verursachten Beurteilungspegeln im Plangebiet durchgeführt. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel durch die Liefer- und Ladetätigkeiten auf der Fläche südlich der Halle 8 die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten. Damit sind keine Festsetzungen erforderlich.

Gewerbelärm STATION - Ergebnis / Bewertung

Die relativ geringfügige Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts um maximal 1,5 dB(A) (maximaler Beurteilungspegel 46,5 dB(A)) in Teilbereichen der nordwestlichen und nordöstlichen Fassaden des geplanten Gebäudes Turm 6 (MK 6) wird nach Auffassung des Schallgutachtenden in Anbetracht des ohnehin bestehenden hohen Verkehrslärmpegels und des sehr konservativ gewählten Ansatzes für den Innenpegel in den Veranstaltungshallen der STATION als hinnehmbar angesehen. Diese Auffassung wird von der zuständigen Senatsverwaltung IC geteilt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Festsetzung zu Betriebswohnungen

Die schalltechnische Untersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass kein Erfordernis besteht, die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und/oder von Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben auszuschließen. Gemäß der textlichen Festsetzung TF 1.6 sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig, d.h. die Genehmigung solcher Wohnungen bedarf im Baugenehmigungsverfahren einer Einzelfallprüfung. Dies dient gerade der Berücksichtigung der schalltechnischen Anforderungen. Ein vollständiger Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter würde dagegen die Wahrung der Gebietstypologie eines Kerngebiets gefährden.

Ausweitung der textlichen Festsetzung TF 8.2 zu Verkehrslärm auf Gewerbelärm

Die textliche Festsetzung TF 7.2 zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen bezieht sich ausschließlich auf den Verkehrslärm (s. hierzu auch Nr. VI.8 im „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017"). Eine Ausweitung der Festsetzung auf Gewerbelärm ist nicht zulässig, da sich die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf Immissionsorte außen vor dem geöffneten Fenster beziehen.

Entwurf

STATION - Ausnahmegenehmigungen

Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Projektträgerin müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann"-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln.

Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschimmissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.

STATION – Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen

Die Untersuchungen von ‚Müller-BBM‘ (Ingenieurgesellschaft) bilden die Grundlage für die Baugenehmigung der STATION. Die STATION hat ein Anrecht auf die Ausübung der in dieser Baugenehmigung genehmigten Nutzungen und auf die mit ihrem Grundstück verbundenen berechtigten Entwicklungsinteressen, wobei diese Interessen wiederum ihre Schranken in den umgebenden – insbesondere nördlich gelegenen – (Wohn-)Nutzungen und in der Festsetzung als beschränktes Arbeitsgebiet im Baunutzungsplan für Berlin von 1960 finden.

‘ALB Akustik-Labor Berlin’ beurteilt die Auswirkungen auf die berechtigen Entwicklungsinteressen der STATION wie folgt:

Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION.

Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan für Berlin von 1960 von Berlin planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig "Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können". Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die oben (im vorherigen Absatz) genannten Begrenzungen der Geräuschimmissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zulässig.

Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung von ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ wurde auf Grundlage der Hinweise mit Stand vom 08.11.2019 überarbeitet.

Forderung nach einem gesonderten schalltechnischen Bericht

Die schalltechnischen Belange, die Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan sind, sind in der schalltechnischen Untersuchung umfassend dargestellt. Mit dem Bauantrag wird jeweils der schalltechnische Nachweis erbracht, der für die Erteilung der Baugenehmigung auf Grundlage des Bebauungsplans und weiterer rechtlicher Bestimmungen erforderlich ist. Es

wird kein Erfordernis gesehen, dazu einen gesonderten schalltechnischen Bericht erarbeiten zu lassen. Eine Aufnahme in den Städtebaulichen Vertrag ist damit nicht erforderlich.

Radar

Ziviles Luftrecht / zivile Radaranlagen

In der Begründung ist die Berücksichtigung des Hindernisrechts, des Anlagenschutzes und der Fassadendämpfung bereits dargestellt.

Militärisches Luftrecht / militärische Radaranlage

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist im Bauantragsverfahren zum Fassadendämpfungskonzept zu beteiligen.

Altlasten und Grundwasserschutz

Das Verziehen von Altlasten im näheren Umfeld der 'Urbanen Mitte' soll mit folgenden Maßnahmen verhindert werden:

Der Bau der Untergeschosse soll im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen und laut gutachterlicher Aussage auch keine Gefahr für die Verfrachtung von Grundwasserschäden bedeuten. Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten.

Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38

Für die 'Urbane Mitte' ist eine Bauausführung vorgesehen, durch die kein Absenktrichter entsteht. Damit ist ein Verschleppen der in ca. 200 m westlicher Richtung befindlichen Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38 laut gutachterlicher Aussage ausgeschlossen. Darüber hinaus liegen westlich des Projektgebiets 'Urbane Mitte' die mit einem Durchmesser/einer Höhe von ca. 10 m hergestellten Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahnverbindung, die zusätzlich eine absperrende Wirkung haben. Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten.

Altlastenverdacht für den historischen Standort der Fettgasanstalt auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Zum einen wird bei der vorgesehenen Bauausführung kein Risiko für das Verschleppen einer Altlast gesehen, zum anderen wird der Altlastenverdacht durch die durchgeführten Altlasten-, Boden- und Grundwasseruntersuchungen nicht bestätigt.

Wasserrechtliches Genehmigungsverfahren

Im Übrigen müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IID beantragt werden (Antrag auf Vorprüfung einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung und Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis). Damit ist gesichert, dass entsprechende Belange während der Bauphase Berücksichtigung finden. Diese Klärung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Niederschlagswasserrückhaltung / -versickerung –

Versiegelungsgrad / Versickerungsanlagen

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist in Kerngebieten (und nur in Kerngebieten) eine GRZ von 1,0 als Obergrenze zulässig. Die im Bebauungsplan festgesetzte GRZ von 0,6 liegt damit im mittleren Bereich.

Senat

In der textlichen Festsetzung TF 2.6 wird geregelt, dass die GRZ durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden darf. Diese Festsetzung bewegt sich in dem durch § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenem Rahmen.

Bei der in der Stellungnahme benannten GRZ handelt es sich um die Überschreitungsmöglichkeit gemäß § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO. Bei der Ermittlung für den Bebauungsplan wurde berücksichtigt, dass ggf. auch die Versickerungsanlagen in diese GRZ einzurechnen sind.

Im Plangebiet ist gemäß der textlichen Festsetzung 8.2 zwingend eine Fläche von 272 m^2 mit Bodenanschluss zu bepflanzen.

Das Kerngebiet hat eine Größe von 5.780 m^2. Werden von dieser Fläche die 272 m^2 nicht unterbaubare Grundstücksfläche abgezogen und ansonsten eine vollständige Nutzbarkeit durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO angenommen, ergibt sich eine GRZ von 0,95. Dieser Wert wurde auf eine Dezimalstelle aufgerundet und daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Die GRZ von 1,0 der textlichen Festsetzung 2.6 ist insoweit als gerundete Obergrenze für die überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, ohne dass damit eine Pflicht verbunden wäre, diese voll auszuschöpfen.

In der erneuten Behördenbeteiligung wurde angemerkt, dass zwischen der Überschreitungsmöglichkeit bis zu einer GRZ von 1,0 und der textlichen Festsetzung 8.2 (TF 8.2) ein Widerspruch gesehen wird. Die textlichen Festsetzungen 2.6 und 8.2 widersprechen sich daher nicht, denn sie sind parallel umsetzbar. Zwischen ihnen besteht kein unauflöslicher Widerspruch. Vielmehr ergibt sich aus dem Zusammenspiel der beiden Festsetzungen und der zugehörigen Begründungen, dass beide Festsetzungen kumulativ gelten, wobei die textliche Festsetzung 8.2 vorrangig zu erfüllen ist.

Die textliche Festsetzung TF 2.6 wird nicht geändert.

Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau

Die Prüfung, ob Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können, ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Dachbegrünung

Der Anregung, einen höheren Anteil an Dachbegrünung festzusetzen, wird nicht gefolgt. Gemäß Konzept für die 'Urbane Mitte' kann die Dachfläche des Sockelbaus unterschiedliche Funktionen und Nutzungen übernehmen. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird entsprechend eine flexible Nutzbarkeit ermöglicht und daher kein verpflichtend höherer Anteil an Dachbegrünung festgesetzt werden. Es ist jedoch zulässig, im Rahmen der weiteren Planung den Dachbegrünungsanteil zu erhöhen.

Einleitung in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Die Einleitung von Regenwasser in die Teiche des Deutschen Technikmuseums kann als ergänzende Lösung zu einer dauerhaft angelegten gedrosselten Einleitung z.B. in die Mischwasserkanalisation geprüft werden.

Das konkrete Niederschlagswasserentsorgungskonzept ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Naturschutz, Landschaftsplanung, Freiraumplanung / Stadtgrün

Ausgleichsmaßnahmen

Es ist bereits vorgesehen, die zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Finanzierung der Maßnahmen im Städtebaulichen Vertrag zu regeln, vgl. auch Kapitel A III 3.16.1 „Städte-

baulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“.

Vogelschutz / Vogelschlag

Von einer Ornithologin wurde im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme dargestellt, welche Maßnahmen zum Schutz vor Vogelschlag für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte' in Frage kommen könnten. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, diese Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und mit der zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen.

SenStadt

Gestaltung / Orts- und Landschaftsbild

Die Einschätzung, dass das historische Stellwerk durch die Neubauten (Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7)) in der 'Urbanen Mitte' in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst wird, wird nicht geteilt. Es wird als positive Entwicklung angesehen, dass das Stellwerk in eine viel zentralere und attraktivere Lage rückt. Der am nächsten liegende Turm 7 (MK 7) hat nur eine Höhe von 25 m ü. Gelände. Hier wurde mit einer deutlichen Höhenabstufung auf den Übergang zum Ostpark reagiert.

Die Fassadengestaltung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern der sich anschließenden Ausführungsplanung.

Werbeanlagen werden nicht pauschal ausgeschlossen. Die Grundsätze zur Zulässigkeit und Gestaltung von Werbeanlagen werden in einer Anlage zum Städtebaulichen Vertrag geregelt, die von dem Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst (Sieger des städtebaulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte') erarbeitet wurde. Die pauschale Aussage, dass durch Werbung das Orts- und Stadtbild negativ beeinflusst und der Erholungswert des Parks reduziert werde, wird nicht geteilt.

Auswirkungen

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - S-Bahntunnel S1/S2/S25

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überfahrungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überfahrung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überfahrung zugestimmt.

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - U-Bahnviadukt

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen keine Anlagen der U-Bahn.

In der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der BVG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft wird in § 4 geregelt, „dass im Falle einer Wasserhaltung im 'Trog' für die Baufelder 6 (MK 6) und 7 (MK 7) kein Gefährdungspotenzial für die BVG-Einrichtungen besteht und insoweit die Zustimmung der BVG nicht erforderlich ist."

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Verschattung

Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt, das detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen beinhaltet. Das Ergebnis ist in der Begründung im Kapitel A III 4.5.2 „Verschattung des Parks am Gleisdreieck" dargestellt. Die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und sehr selten verschattet.

Bedrängende Wirkung

Es soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) festgesetzt werden.

Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu erhalten. Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 (MK 6)

Senstadt

und 7 (MK 7), insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 (MK 7) bedrängt wird, wird nicht geteilt.

Müll

Die Ansicht, dass eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage zu vermeiden ist, wird geteilt. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Konkurrenz Gastronomie

Dem Nutzungskonzept kann entnommen werden, dass -vor allem im Erdgeschoss- auch Gastronomie vorgesehen ist. Hier sollen vielfältige bedarfs- und nachfragegerechte gastronomische Angebote gemacht werden. Die 'Urbane Mitte' versteht sich als Ergänzung zu den Angeboten im Park und nicht als Konkurrenz. Alleine durch die unterschiedliche Lage (grüner Park oder städtisches Quartier) werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen.

Frequenzerhöhung

Im Verkehrsgutachten werden auch Ausführungen zum Fuß- und Radverkehr gemacht. Da die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehen, wird zunächst eine Verkehrsprognose für die gesamte 'Urbane Mitte' (beide B-Pläne) erstellt und die ermittelten Verkehrsmengen dann entsprechend ihres Flächenanteils auf die beiden Bebauungspläne verteilt.

Darüber hinaus wurde eine Frequenzanalyse erarbeitet, in der die Nutzungszunahme des Parks am Gleisdreieck als Folge der städtebaulichen Entwicklung im Plangebiet der 'Urbanen Mitte' bewertet wird. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Nutzungszunahme keine negativen Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck zu erwarten sind.

Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken

Zwischen den bestehenden Richtfunkverbindungen und den geplanten Türmen kommt es laut der Stellungnahmen der Richtfunkbetreiber zu keinen Konflikten.

Berücksichtigung bestehender Richtfunkstrecken

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden auch die Belange der Richtfunkbetreiber abgefragt und ausgewertet. Bei Interessenskonflikten würde die entsprechende Stellungnahme an die Projektträgerin weitergegeben und die Klärung bilateral zwischen der UME und dem Richtfunkbetreiber erfolgen. Es wird kein Erfordernis gesehen, eine pauschale Regelung in den Städtebaulichen Vertrag aufzunehmen.

Auswirkungen auf bestehende Leitungsnetze

Eine ggf. erforderliche Umverlegung von bestehenden Leitungsnetzen erfolgt nur in enger Abstimmung mit den zuständigen Unternehmensträgern. Die Umverlegung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Technische Infrastruktur

Leitungsrecht Trebbiner Straße

Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist eine Grundvoraussetzung zum Nachweis der öffentlichen Erschließung des Baugebiets. Über die Privatstraße erfolgt der verkehrliche Anschluss an das öffentliche Straßennetz und hierüber soll -nach jetzigem Planungsstand- auch die Hauptleitungstrasse zur technischen Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 geführt werden. Ein Konzept zur technischen Erschließung liegt noch nicht vor und ist auch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Die Leitungstrasse soll über folgende zu ergänzende textliche Festsetzung gesichert werden:

Senstadt

TF 6.2 Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Der Hinweis, die Erschließung der Urbanen Mitte zusammengefasst zu betrachten, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist zu beachten, dass die 'Urbane Mitte' unterirdisch durch den bestehenden S-Bahntunnel geteilt wird. Die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll über die Trebbiner Straße erfolgen, während die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140caa (Urbane Mitte Nord) über die Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße vorgesehen ist.

Brand- und Katastrophenschutz Eisenbahntunnel

Verlegung von Rettungsplatzzufahrten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr den Festsetzungen für die verlängerte Trebbiner Straße als zukünftige Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd grundsätzlich zustimmt. Die genannten Bedingungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das „Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn" wird um die Ausführungen zur Erschließung während der Bauphase ergänzt.

Die Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist nur für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) erforderlich; für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist dies keine Voraussetzung. Die Planfeststellung kann nur von der Deutschen Bahn beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden. Zwischen der Projektträgerin und der Deutschen Bahn laufen entsprechende Abstimmungen und Vorklärungen.

Fachplanungsvorbehalt / Festsetzungen über gewidmeten unterirdischen Bahnflächen

Die Einschätzung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Infrastruktur der Deutschen Bahn in ihrem Bestand gefährdet, wird nicht geteilt.

Die pauschale Behauptung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegen den § 38 BauGB, d.h. gegen den Fachplanungsvorbehalt verstößt, ist nicht richtig. Denn es gibt Möglichkeiten, Flächen unter Fachplanungsvorbehalt mit anderen Nutzungen zu überlagern. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist der Nachweis der Konfliktfreiheit relevant. Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ angestrebte Ausweisung einer privaten Straßenverkehrsfläche im Norden und eines Kerngebiets im Süden über dem S-Bahntunnel mit der deutlichen Kenntlichmachung der Überlagerung einer gewidmeten unterirdischen Bahnanlage verstößt nicht gegen den Fachplanungsvorbehalt, sondern löste vor allem einen Prüfauftrag aus. Es wurde geprüft, ob durch die Festsetzung Nutzungskonflikte oder Einschränkungen der Bahnanlage entstehen. Unter Berücksichtigung der Prüfkriterien des Eisenbahn-Bundesamts besteht aus Sicht des Plangebers kein Nutzungskonflikt und damit auch kein Verstoß gegen den Fachplanungsvorbehalt.

Änderung der Planfeststellung

Es ist nicht zutreffend, dass zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ erforderlich ist. Im Plangebiet liegen keine Rettungsplatzzufahrten, die verlegt werden müss-

Sensitiv

ten. Eine Änderung der Planfeststellung über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist erst für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) erforderlich.

Daher gibt es auch keine Auswirkungen auf den Bestandsschutz der Bahnanlagen oder auf die Ausgestaltung der Rettungsplätze.

Festsetzungen über dem S1/S2/S25-Tunnel

Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über ihr Tochterunternehmen Vivico Real Estate (bzw. als Nachfolger über die CA Immo) auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck als Bauland verkauft. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 ist die Anbindung des Gebiets an die Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn steht in deutlichem Widerspruch zu diesem von der Vivico mit dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgeschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrag aus dem Jahr 2005.

S-Bahntunnel - Überfahrbarkeit / Tragfähigkeit

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überfahrungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit der S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überfahrung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überfahrung zugestimmt.

7.3 Änderung und Ergänzung des Entwurfs zum Bebauungsplan

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde nach Durchführung der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (vgl. Kapitel A V 7.2 „Ergebnis der Auswertung“) im eingeschränkten Umfang geändert und ergänzt. Es wurde in der Begründung insbesondere die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels sowie die vertraglich gesicherte Zustimmung der Deutschen Bahn ergänzt.

Durch die Änderung und Ergänzung des Entwurfs wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt.

Senat

8. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 06.08.2020, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 16.12.2020. Insgesamt wurden 19 Stellen beteiligt.

8.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

- **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C (Immissionsschutz)**

Lärmminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden

Die Informationen zum Lärmaktionsplan (Beschluss des Lärmaktionsplans 2019-2023 am 23.06.2020) sollten in der Begründung aktualisiert werden.

In Abhängigkeit von der weiteren Dauer des Verfahrens sollte die Fortschreibung des „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ (voraussichtliches Erscheinen in Q1 2021) verwandt werden.

Verkehrsgeräusche

In Bezug auf die textliche Festsetzung 7.2 zum passiven Schallschutz bei Verkehrslärm ist das Rundschreiben der zuständigen Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3 / 2020 „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“ zu berücksichtigen.

Luftreinhaltung

Im Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 31.03.2017) wird eine Empfehlung für eine textliche Festsetzung gegeben, da der PM_{10}-Kurzzeitgrenzwert nach der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) an den Gebäuden (=Türmen) 4 und 5 nicht eingehalten wird. Dieser Empfehlung wäre ohne Begründung nicht gefolgt worden.

Anlagenbedingter Lärm

Aus der Sicht des Schutzes vor anlagenbedingten Geräuschen wäre insbesondere die schalltechnische Untersuchung des Akustiklabors Berlin Nr. UMB 16.194.03 P Version 3 vom 28.05.2019 zu betrachten. Hinsichtlich des Freizeitlärms weist der/die Gutachtende Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die Ruhezeiten bei maximaler Nutzung der Beachvolleyballanlage aus und führt dazu aus, dass diese Überschreitungen aufgrund der Nutzungsstruktur zu tolerieren sind. Es wird der Hinweis gegeben, dass es bei einer dargestellten alternativen Ermittlung des Impulszuschlags zu keiner Überschreitung kommen würde.

- **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin)**

Entwässerungsplanung

Die Entwässerungsplanung sollte weiter konkretisiert werden. Hierfür sollte ein Entwässerungskonzept Regenwasser erstellt werden, welches die in Berlin geltenden Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (BReWa-BE) berücksichtigt. Die Anwendung von Methoden der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung wird bevorzugt.

SenStadt

Niederschlagswasserbewirtschaftung

Die Niederschlagswasserbewirtschaftung sollte durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebietes sichergestellt werden. Es wird der Hinweis gegeben, dass eine Einleitung maximal in Höhe des Abflusses zulässig ist, der ohne Versiegelung auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf den für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüssen rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten die geltenden Übergangsregelungen berücksichtigt werden.

- **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung**

Verkehrsgutachten

Es sollte ein Abgleich der SrV-Studie 2018 mit den aktuellen Werten durchgeführt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Verkehrsuntersuchung auf eine veraltete Fassung des Nahverkehrsplans beziehen würde und die Werte der Erschließungsstandards sowie der U-Bahn-Taktzeiten nicht mehr aktuell wären.

S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘

Der im Flächennutzungsplan Berlin hinterlegte S-Bahnhof im bestehenden Nord-Süd-Tunnel trägt den Planungsnamen ‚Trebbiner Straße‘. Das sollte in der Begründung korrigiert werden.

Die Realisierungsmöglichkeit des S-Bahnhofs ‚Trebbiner Straße‘ sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Rad- und Fußweg

Der bestehende Rad- und Fußweg (Wegeverbindung zwischen Trebbiner Straße und Bahnhof Gleisdreieck) sollte als Anbindung des Plangebietes an den U-Bahnhof und vorgesehenen Bahnhof S 21 erhalten bleiben.

Erschütterung

Hinsichtlich des Schutzes vor Erschütterungen sollte die geplante S-Bahn S 21 analog zum Schallschutz (Prognosefall 2 mit S 21 und ‚Urbane Mitte Nord‘) mitberücksichtigt werden.

Neuer Zugang zum U-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘

Ein weiterer Zugang zum U-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘ wird aufgrund der zu erwartenden Nutzungsdichte als wünschenswert erachtet. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstützt die Ergänzung des neuen Zugangs und bittet um Abstimmung und Zusammenarbeit.

- **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung wurde hinsichtlich zuvor geäußerter Bedenken geprüft. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die STATION Berlin in der schalltechnischen Untersuchung ausreichend untersucht wurde.

Textliche Festsetzungen 1.6

In der textlichen Festsetzung 1.6 wird geregelt, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig sind. Das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg empfiehlt diese Festsetzung nicht.

SenStadt

STATION Berlin – Ausnahmegenehmigungen

Für die Nutzung der STATION Berlin wird zumindest 18 mal pro Jahr ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Überschreitung der Immissionswerte erwartet. Damit würde bei Anordnung von Wohnungen an der Achse 6a-6b eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte nachts nicht zu erwarten sein.

Textliche Festsetzung 7.2

Die benannte Vorgabe der Begrenzung der Schalldämmmaße für die Aufenthaltsräume mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben und Wohnungen in der textlichen Festsetzung 8.2 wird als nicht ausreichend erachtet, da umfangreiche passive Schallschutzmaßnahmen nur in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung möglich sind. Ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes wäre daher geeigneter.

Sachgebiet Naturschutz und Landschaftsplanung

Artenschutz

Als Maßnahme des Naturschutzes sollte eine textliche Festsetzung aufgenommen werden, die vorschreibt, dass bei der Gestaltung baulicher Anlagen Vogelschlag an Glas weitgehend vermieden wird.

Naturschutz / Landschaftsplanung

Der Bewertung und Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wird zugestimmt.

- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3**

Es bestehen keine Einwendungen zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Regelung zum Fassadendämpfungskonzept im Städtebaulichen Vertrag wird in der vorliegenden Fassung zugestimmt. Die Bundeswehr möchte über das Abwägungsergebnis und das weitere Planverfahren informiert werden.

- **Berliner Feuerwehr, Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen**

Es wird darauf hingewiesen, dass das Sachgebiet Verkehrsanlagen der Direktion West für den ÖPNV im Bereich der „Urbane Mitte Süd“ sowie für die Rettungsplätze der Fernbahn zuständig ist. Daher möchte das Sachgebiet informiert werden, sobald die Ausführungsplanung beginnt.

- **Berliner Wasserbetriebe (BWB)**

Leitungsbestand

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Trinkwasser- und Entwässerungsanschlussleitungen, welche mit Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanälen der Berliner Wasserbetriebe in der Trebbiner Straße verbunden sind. Die vorhandenen Mischwasserkanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung. Es sind keine Baumaßnahmen geplant.

Dachbegrünung

Die in der textlichen Festsetzung 9.4 festgesetzte Dachbegrünung von 15 % sollte erhöht werden, um möglichst viel Regenwasser im Gebiet zurückzuhalten und zu verdunsten.

Trinkwasserversorgung

Nach Aussagen der Berliner Wasserbetriebe kann die äußere Erschließung nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen. Voraussetzung ist die Umsetzung der geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße sowie die Vormerkung einer Trassenoption.

Senstadt

8.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C (Immissionsschutz)**

Lärmminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden

Die Ausführung zum Lärmaktionsplan wurde in der Begründung aktualisiert.

Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor. In der aktualisierten Fassung wird der „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ angewendet.

Verkehrsgeräusche

Die Ausführungen in der Begründung werden an das Rundschreiben der zuständigen Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3/2020 angepasst. Die Festsetzung 8.2 wird entsprechend ersatzlos gestrichen.

Gemäß Rundschreiben ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen dennoch zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können.

Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten entnommen werden. Daraus wird in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Luftreinhaltung

Das Luftschadstoffgutachten von 2017 bezieht sich auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘, d.h. auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Die gutachterliche Empfehlung für eine textliche Festsetzung betrifft die Gebäude (=Türme) 4 und 5, die nicht im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegen.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vor. Die Ausbreitungsrechnung in diesem Gutachten hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Anlagenbedingter Lärm

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage kommt.

Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC gegebenen Hinweise zum Impulszuschlag für die Beachvolleyballanlage unterstützen das Ergebnis in der schalltechnischen Untersuchung. Auch bei der von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und

Klimaschutz IC vorgeschlagenen Berechnungsform kommt es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage.

Es wird kein Erfordernis gesehen, die schalltechnische Untersuchung zu diesem Thema zu ändern.

- **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin)**

Entwässerungsplanung und Niederschlagswasserbewirtschaftung

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Die Regenwasserbewirtschaftung ist auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination

Senstadt

einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt, der fünfjährliche Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

- **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung)**

Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten vom 27.03.2019 wurde hinsichtlich eines Abgleichs mit der SrV 2018 geändert. In Anlehnung an die Mobilitätskennwerte für die Wohnbevölkerung der unmittelbar angrenzenden Berliner Bezirke und unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungs- und Erschließungsstruktur schlägt der/die Gutachtende vor, die im Verkehrsgutachten von 2019 verwendeten Mobilitätskennwerte für die innere Stadt auch weiterhin anzuwenden. An dem zugrunde gelegten Verkehrsmengengerüst wird sich daher nichts ändern. Im Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 wurde eine entsprechende textliche Erläuterung vorgenommen.

Das Verkehrsgutachten wird an die aktuelle Fassung des Nahverkehrsplans angepasst.

S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘

Der Planungsname ‚Trebbiner Straße‘ für den geplanten S-Bahnhof in der Trebbiner Straße wird in der Begründung geändert.

Der S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘ liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Berücksichtigung ist daher kein Gegenstand dieses Verfahrens.

Rad- und Fußweg

Der bestehende Rad- und Fußweg (Fernradweg) liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und wird dort gesichert.

Erschütterung

Im Gutachten „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr“ wurde ausgehend von Messungen im Baugrund untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können. Da die S-Bahntrasse S 21 noch in Planung ist, konnten keine Messungen erfolgen. Im Gutachten werden Empfehlungen gegeben, wie bei der Planung und beim Bau der S-Bahntrasse S 21 eine Dämpfung und Entkopplung realisiert werden kann. Das ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans, sondern der Planung und Planfeststellung des 3. Bauabschnitts der S-Bahnstrecke S 21.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck,

Senstadt

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor. Für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurde ebenfalls ein entsprechendes Gutachten erstellt.

Im Gutachten zum Bebauungsplan VI-14cab „Urbane Mitte Süd“ vom 08.11.2021 wird der Bahnverkehr auf den Hochbahntrassen der U-Bahnlinien U1, U2 und U3 nicht berücksichtigt. Die messtechnischen Untersuchungen vor Ort haben belegt, dass die Erschütterungseinwirkungen aus diesen Bahnanlagen aufgrund der Entfernung zur geplanten Bebauung (> 65 m) vernachlässigbar sind. Die Entfernung zur geplanten S-Bahntrasse S 21 ist noch größer und wird daher ebenfalls nicht berücksichtigt.

Neuer Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“

Die Verantwortung zur Bestellung des zusätzlichen U-Bahnzugangs bei der BVG liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist bereit, mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen.

- **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz

Textliche Festsetzungen 1.6

Aufgrund der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen erfolgt der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse im Baugenehmigungsverfahren.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg diese Festsetzung nicht empfiehlt. Es wird eine Beschränkung der Zulässigkeit von Betriebswohnungen auf die SO-Fassade von Turm 6 und die Ostfassade von Turm 7 gewünscht. Für die Beschränkung der Zulässigkeit auf diese beiden Fassaden gibt es jedoch kein Erfordernis. Die textliche Festsetzung 1.6 wird nicht geändert.

Es wird darauf hingewiesen, dass die textliche Festsetzung 1.8 gestrichen wird. In dieser Festsetzung sollten bisher Betriebswohnungen über ihre allgemeine ausnahmsweise Zulässigkeit hinaus an einigen Fassaden ausgeschlossen werden. Im Ergebnis der Abwägung wird die Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen (TF 1.6) und dem damit verbundenen Nachweiserfordernis im Baugenehmigungsverfahren zum Nachweis gesunder Wohnverhältnisse als ausreichend angesehen.

STATION Berlin – Ausnahmegenehmigungen

Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION Berlin weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann"-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln. Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschimmissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.

In der Planzeichnung existiert keine Achse 6a-6b.

senstadt

Textliche Festsetzung 7.2

Seit dem 01.08.2020 sind die DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 ‚Schallschutz im Hochbau‘ als technische Baubestimmung gemäß § 86a Abs. 2 BauO Bln bauaufsichtlich eingeführt. Auf Grund dieser Rechtslage kann auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile in einer textlichen Festsetzung verzichtet werden. Die textliche Festsetzung 7.2 wird daher ersatzlos gestrichen.

Dem Hinweis, dass ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes sinnvoll wäre, wird nicht gefolgt. Im Bebauungsplan würde ein Ausschluss von Nutzungen insbesondere festgesetzt werden, wenn es keine Möglichkeit gäbe, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Hier besteht jedoch die Möglichkeit, z.B. durch passive Schallschutzmaßnahmen und nicht öffenbaren Fenstern in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung. Der entsprechende Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Schallgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Sachgebiet Naturschutz und Landschaftsplanung

Artenschutz

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund im Städtebaulichen Vertrag geregelt. Hier verpflichtet sich die Projektträgerin zur Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag) sowie zum Einreichen eines gutachterlichen Nachweises über die Verträglichkeit mit dem Bauantrag.

- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3**

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3 wird zum gegebenen Zeitpunkt über die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ informiert.

- **Berliner Feuerwehr, Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen**

Das Sachgebiet Verkehrsanlagen wird im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen für die Planfeststellung zur Verlegung der Zufahrten der Rettungsplätze der DB in die Planung einbezogen.

- **Berliner Wasserbetriebe (BWB)**

Leitungsbestand

Der Hinweis zum Leitungsbestand und seiner Verfügbarkeit wird zur Kenntnis genommen.

Dachbegrünung

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im

Senat

Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann.

Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Trinkwasserversorgung

Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist für die Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 zwingend erforderlich und ist in Form einer Privatstraße vorgesehen, in der die technische Erschließung über Leitungsrechte gesichert wird.

8.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Das Ergebnis ist in Kapitel A V 15 „Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren“ dargestellt.

SenStadt

9. Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt.

9.1 Auslegung

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen in der Tagespresse (Der Tagespiegel und Berliner Zeitung) über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans informiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Ebenso ausgelegt wurden alle für das Planverfahren relevanten (insbesondere die in der Begründung aufgeführten) Gutachten. Der Bebauungsplanentwurf konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin (mein.Berlin) eingesehen werden.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden von der Auslegung benachrichtigt.

9.2 Wiederholte Auslegung

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen in der Tagespresse (Der Tagespiegel und Berliner Zeitung) über die wiederholte öffentliche Auslegung des Bebauungsplans informiert. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der öffentlichen Bekanntmachung vom 28.10.2020 (Amtsblatt für Berlin Nr. 46 vom 06.11.2020) abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Der Bebauungsplanentwurf konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin (mein.Berlin) eingesehen werden. Ebenso ausgelegt wurden alle für das Planverfahren relevanten (insbesondere die in der Begründung aufgeführten) Gutachten.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden von der wiederholten Auslegung benachrichtigt.

SenStadt

9.3 Beteiligung – Übersicht

Im Ergebnis sind während der Beteiligungsfrist der beiden Auslegungen Stellungnahmen von Bürger*innen, privaten Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine), Nachbarn sowie von Behörden und Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Die Stellungnahmen wurden in gesonderten Abwägungstabellen erfasst und abgewogen, wobei die Stellungnahmen der Bürger*innen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und wiederholten Öffentlichkeitsbeteiligung in einer Tabelle (Teil A) zusammengefasst wurden.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die eingegangenen Stellungnahmen, den dazugehörigen Abwägungstabellen und den Kapiteln in dieser Begründung, in denen die Stellungnahmen und das Abwägungsergebnis zusammengefasst wiedergegeben werden.

Beteiligung	Anzahl Stellungnahmen	Abwägungstabelle	Kapitel
Beteiligung der Öffentlichkeit (1)			
Bürger*innen	100	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil A Bürger*innen	A V 10
Private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen	6	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen	A V 11
Behörden und Träger öffentlicher Belange	16	Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB	A V 13
Wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit (2)			
Bürger*innen	476	Wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. – Teil A Bürger*innen	A V 10
Private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen	5	Wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen	A V 12
Behörden und Träger öffentlicher Belange	11	Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB	A V 14

Tabelle 42: Beteiligung der Öffentlichkeit und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit - Übersicht

Sensad

10. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil A Bürger*innen

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen und vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Während der Beteiligungsfrist der Auslegung wurden von Bürger*innen 100 Stellungnahmen abgegeben, während der Beteiligungsfrist der wiederholten Beteiligung wurden von Bürger*innen 476 Stellungnahmen abgegeben. Die Stellungnahmen der Bürger*innen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und wiederholten Öffentlichkeitsbeteiligung werden in der Abwägungstabelle „Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und aus der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB, Teil A Bürger*innen“ geprüft und abgewogen.

Die Stellungnahmen der privaten Organisationen sowie Nachbarn werden in Teil B geprüft und abgewogen (vgl. Kapitel A V 11 „Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen“ und Kapitel A V 12 „Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen“).

Teil A Bürger*innen

Zur Prüfung und Abwägung der hohen Anzahl an Bürger-Stellungnahmen, die dazu sehr viele verschiedene Themen beinhalten, wurde ein Clusterverfahren gewählt. Das gewählte Clusterverfahren setzt sich aus zwei Arbeitsschritten zusammen:

Schritt 1:

- Alle Stellungnahmen der Bürger*innen wurden wortgenau in eine Abwägungstabelle übernommen.
- Jede Stellungnahme wurde hinsichtlich ihrer thematischen Inhalte geprüft und ausgewertet.
- Die thematischen Inhalte werden im ersten Schritt nicht abgewogen, sondern ihnen werden entsprechende Clusterbegriffe zugeordnet. Die Clusterbegriffe beginnen mit „C“, sind durchnummeriert und ergänzt durch eine thematische Kurzbezeichnung, wie z.B. C40_FNP_Entwickelbarkeit. Insgesamt wurden 83 Clusterbegriffe gebildet.

Schritt 2:

- Die eigentliche Abwägung erfolgte jeweils bezogen auf den Clusterbegriff.
- Zunächst wurden die zum Clusterbegriff gehörenden Inhalte der Stellungnahmen zusammengefasst, dann erfolgte die Abwägung dieser Inhalte.

Im Folgenden wird das Ergebnis aus Schritt 2 dargestellt.

Senstadt

10.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

C01_Zustimmung
Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und der zugrundeliegende städtebauliche Entwurf / Masterplan werden ausdrücklich positiv bewertet.

C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und der zugrundeliegende städtebauliche Entwurf / Masterplan werden negativ bewertet und die geplante Entwicklung abgelehnt. Diese Aussage wird häufig durch Kritik mit Bezug zu bestimmten Teilbereichen der Planung ergänzt.

C03_Bevölkerungsentwicklung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die seit Jahren rückläufige Bevölkerungsentwicklung Berlins nicht berücksichtigt werden würde.

C04_§§30,34,35_BauGB

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das geltende Planungsrecht nicht richtig berücksichtigt worden wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Vorhaben im Außenbereich wären nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Die geplanten Hochhäuser würden den öffentlichen Belangen entgegenstehen und wären nach § 35 BauGB nicht zulässig.
- Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ginge von falschen planungsrechtlichen Voraussetzungen aus, als das Gebiet als § 34 BauGB-Gebiet klassifiziert wurde.
- Die planungsrechtliche Beurteilung des Plangebiets hätte sich gegenüber dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 geändert.
- Da die noch vorhandene Bebauung des Bahngeländes Teil der innerstädtischen Bebauung von Groß-Berlin wäre, müsse die Beurteilung gem. § 34 BauGB erfolgen und nicht nach § 35 BauGB.
- Nach § 34 Abs. 1 BauGB müsse sich die Bebauung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung „einfügen“, was mit der ‚Urbanen Mitte‘ nicht gegeben wäre.
- Die Abweichungen vom üblichen Maß der baulichen Nutzung wären gravierend und würden gegen das in § 34 Abs.1 BauGB enthaltene nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen.
- Wenn von einem Vorhaben für die Nachbar*innen unzumutbare Belästigungen ausgehen, bestünde ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot des § 34 Abs. 2 BauGB.
- Turm 6 solle nach § 30 BauGB zugelassen werden, was dem Gesetzestext für den Außenbereich im BauGB widersprechen würde.
- Der Flächennutzungsplan befinde sich im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn es soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, welches es bisher auf dem Gelände nicht gäben würde.

C05_S21

Es wird angemerkt, dass im Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘ zuerst die S-Bahntrasse der S21 gebaut und dann das Vorhaben genehmigt werden sollte.

C06_technische_Infrastruktur

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Versorgung

SenStadt

des Vorhabens mit technischer Infrastruktur nicht bedacht worden wäre.

SenStadt

C07_Stadtentwicklungsplanungen

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würden. Verschiedene Stadtentwicklungspläne würden nicht ausreichend berücksichtigt werden. Der Bebauungsplan würde nicht mit den Berliner Planungszielen im Bereich Städtebau, Nachhaltigkeit und Umweltschutz in Einklang stehen.

C08_Hochhausleitbild

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Hochhausleitbild für Berlin keine Berücksichtigung finden würde. Es wird gefragt, warum das Hochhausleitbild nicht angewendet wird und gefordert, dass es angewendet wird. Die Nicht-Anwendung würde als „Priorisierung des Eigennutzes des Grundstückseigentümers vor den Interessen der Allgemeinheit“ angesehen werden. Und es wird die Meinung vertreten, dass der Bebauungsplan nicht den Hochhausrichtlinien entsprechen würde.

C09_Mehrwert

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ keinen Mehrwert für die Bürger*innen hätte, sondern ausschließlich negative Auswirkungen. Es wird ein Mehrwert für die Anwohnerschaft der umliegenden Kieze gefordert.

C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

Es wird in den Stellungnahmen angemerkt, dass der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu berücksichtigende städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 mit den dort enthaltenen Nutzungs- und Entwicklungsziele für die ‚Urbane Mitte‘ kritisch gesehen werde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Bezirksverwaltung sei in den Aushandlungen zum Städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investor*innen eingeknickt.
2. Es ginge nicht um eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes, sondern um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer*innen.
3. Es bestehe wohl ein Vertrag zwischen der Vermarktungsgesellschaft „Vivico“ und dem Senat von Berlin, bzw. dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, der nicht ignoriert werden könne. Es müsse möglich sein, Auflagen zu erteilen.
4. Die angrenzenden Neubauten des Gleisdreieckparks wären alle niedriger gehalten. Dies solle an allen Stellen so bleiben. Die geplante Bebauung sollte die Höhe der vorhandenen Bebauung nicht überschreiten und sei überdimensioniert.
5. Die Projektträgerin hätte im Nachhinein Inhalte in den Vertragstext von 2005 „hineingedichtet“, da im öffentlich zugänglichen Vertrag von 2005 keine Inhalte zur baulichen Betonung mit Hochpunkten im Baufeld ‚Urbane Mitte‘ zu finden sind.
6. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, müsse das nicht zwingend umgesetzt werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert habe. Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung sei zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb solle aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten.
7. Auch wenn der Rahmenvertrag eine Geschossfläche von 119.000 qm vorgesehen habe, gehe das nicht, wenn auf dieser Fläche eine GFZ von 3,5 nicht zu erreichen sei. Die Fläche einfach beizubehalten und damit eine höhere GFZ zu genehmigen, bevorzuge den Investor unzulässig

gegenüber anderen Bauherren.

8. Der Kreuzberger Baustadtrat werde im Tagesspiegel vom 10.2.2021 mit dem berechtigten Argument zitiert, dass dem Eigentümer „erhebliche Entschädigungen“ zustehen würden, sollte er nicht entsprechend der Planung von 2005 bauen dürfen. Das Land Berlin würde entschädigungspflichtig werden, wenn es sich gegen die geplante Bebauung mit Hochhäusern stellte. Es wird gefragt, ob diese Kosten jedoch ein Argument dafür sein, sehenden Auges ein lebenswertes Stadtgebiet durch sieben einfallslos gestaltete Türme dauerhaft und unwiederbringlich zu zerstören. Es widerspreche dem Gebot der gerechten Abwägung, wenn Gemeinden, hier die zuständigen Organe Berlins, bereits zu Beginn der Bauplanung gewisse Vorwegbindungen getroffen haben (Deal zwischen dem Land Berlin und der Deutsche-Bahn-Vermarkterin Vivico Real Estate). Dies wäre gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB rechtlich unzulässig.
9. Es sei bewusst, dass für das Projekt teilweise vertragliche Verpflichtungen mit Investoren bestünden. Deswegen sollte die Politik aber nicht ihre Gestaltungshoheit aufgeben. Wenn längerfristig geplante Projekte nicht mehr den ökologischen und sozialen Zielen der Stadtentwicklung entsprechen, sollten bestehende Verträge gekündigt oder nachverhandelt werden - und Investoren, wenn nötig, für etwaige Verluste angemessen entschädigt werden.
10. Man gehe davon aus, dass das Bezirksamt die Belange der Berliner Bevölkerung angemessen berücksichtigen werde. Sofern hieraus Schadenersatzforderungen des Investors (aufgrund des 2005 geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrages) entstehen sollten, werde sich auch hierfür eine Lösung finden. An anderer Stelle gebe das Land Berlin auch Geld - z.B. für die Ausübung von Vorkaufsrechten- aus. Schadenersatzforderungen sollten auch nicht dem Bezirk angelastet werden, sondern unter dem Gesichtspunkt des (All)Gemeinwohls vom Land Berlin (der/den Senatsverwaltung/en) getragen werden – letztlich trage sowieso der Steuerzahler die Kosten, dann sollten dessen Interessen auch zufriedenstellend vertreten werden.
11. Die Ausweisung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab würde aus dem Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ hergeleitet werden und nicht für das Bebauungsplangebiet selbst.
12. Die geplante Ausweisung als Kerngebiet würde die vorhandene angrenzende Parkanlage als bedeutsame Grünfläche vernachlässigen.
13. Das sympathische Unfertige dieser Flächen am Park würde durch die geplante Bebauung komplett verschwinden und Berlin würde damit an Attraktivität einbüßen.

Sensiert

C11_Umweltbericht

Es wird angemerkt, dass der zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Umweltbericht und insbesondere seine Ergebnisse nicht nachvollziehbar wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wird gefragt, ob überhaupt eine Umweltprüfung durchgeführt worden wäre.
- Das Ergebnis der Umweltprüfung wird angezweifelt.
- Es wird bezweifelt, dass bei der Feststellung: „Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ die Umweltprüfung trotzdem zu dem Ergebnis kommen könne, dass die Umweltauswirkungen nicht erheblich seien.
- Die Warnungen der umweltbezogenen Gutachten (z.B. mehr Wind, weniger Sonne) würden ignoriert und bagatellisiert werden.
- Bedürfnisse der Stadt und der Bewohner*innen würden zurückgestellt (z.B. lebenswerte Umwelt in Wohngebieten, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen) werden.
- Die großräumige Umgebung und der Park am Gleisdreieck wären massiv von ökologischen Schäden beeinträchtigt.
- Von den Gebäudehöhen wäre aufgrund der negativen Wirkungen auf die Umwelt abzusehen.

C12_Biotoptypen_Baumkartierung

1. Veraltete Ergebnisse

Die Kartierungen sind von 2015 (nur in Teilbereichen von 2017) und somit bereits über 5 Jahre alt.

2. Kartierung im Bereich der Privatstraße

Die zu rodenden Bäume westlich des Technikmuseums sowie eines Streifens des Geländes Technikmuseum, der im Bebauungsplan als Baufeld bzw. Feuerwehrzufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße ausgewiesen sei, wären nicht erfasst und Ausgleichspflanzungen hierfür nicht erwähnt.

3. Biotoptypenkartierung

Die Biotoptypenkartierung würde den Biotoptyp ‚Bahnbrachen mit spärlichem Bewuchs‘ aufweisen. Hier wäre eine genauere Bestimmung des Biotoptyps gemäß Biotoptypenliste Berlin erforderlich, da sich auf der Bahnbrache bereits Ruderalvegetation ausgebreitet hätte. Als alternativer Biotoptyp wäre ‚Bahnbrache‘ ausreichend.

4. Baumkartierung

Die erfassten Baumbestände wären als nicht heimisch deklariert worden, was zumindest beim erfassten Spitz-Ahorn als heimische Baumart nicht zutreffen würde.

C13_Flora_Fauna

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ wesentliche Auswirkungen auf die Flora und Fauna sowie die Biodiversität im Plangebiet sowie im Park am Gleisdreieck haben würde und diese Auswirkungen in der Abwägung zu wenig Berücksichtigung finden würden. Als Ursachen werden benannt:

- Zerschneidung und Zerstörung des Lebensraums für Pflanzen und Tiere
- Versiegelung von Flächen
- Überfrequentierung
- Verlust der biotischen Qualität im Park am Gleisdreieck

- Allgemeine Störung der Fauna
- Veränderte Windverhältnisse

C14_Artenschutz

Es wird angemerkt, dass im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ artenschutzrechtliche Belange zu wenig Berücksichtigung finden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wäre fehlerhaft, weil
   a.) vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde,
   b.) die Kartierungen von 2015/2017 und die Artenschutzrechtliche Untersuchung damit veraltet wäre und
   c.) die Kartierung unvollständig wäre, im Gutachten fehlten z.B. die Auswirkungen auf die europäische Gottesanbeterin (Mantis religiosa) als gefährdete Art.
2. Durch die Überfrequentierung und weitere Versiegelung von Flächen würden Biotope und der damit verbundene Artenschutz bedroht werden. Bestimmte Tierarten (z.B. Nistvögel) würden gestört werden und es käme zur Abwanderung dieser Arten.
3. Durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ würden die Brutplätze der erfassten europäischen Vogelarten Girlitz und Fitis vollständig verloren gehen. Inwiefern diese in den angrenzenden Gleisdreieckpark problemlos ausweichen könnten, würde nicht ausreichend dargelegt werden. Eine potenzielle Nutzung durch höhlenbrütende Vogelarten müsse untersucht werden.
4. Vögel würden gefährdet werden (Stichwort: Vogelschlag).
5. Es würde zu Eingriffen in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Vögel (z.B. Nachtigallen) kommen.
6. Es wird befürchtet, dass Arten wie die Nachtigall aus dem Park am Gleisdreieck verschwinden könnten. Im Park würden diverse Vögel, die zum Teil auf der roten Liste stehen, leben. Außerdem wäre der Park Winterquartier für zahlreiche Stare.
7. Es wären potenzielle Quartiere der erfassten Zwergfledermaus in dem als "Ruine" bezeichneten Gebäude möglich. Das Gebäude würde geeignete Spalten und Lücken für eine Quartiernutzung aufweisen. Insofern wäre die Aussage, es würde keine Gebäude für Fledermäuse im Plangebiet geben, fehlerhaft.
8. Es wäre dargestellt worden, dass das Gelände als Nahrungsraum von Zwergfledermäusen genutzt wird, nicht aber von Großen Abendseglern. Über anderen, frei zugänglichen Flächen des Parks am Gleisdreieck wäre zur passenden Jahreszeit regelmäßig der Große Abendsegler beobachtet worden. Es wird darum gebeten, die Bedeutung des Plangebiets für diese Art noch einmal überprüfen zu lassen.
9. Die artenschutzrechtlichen Belange von Reptilien und Amphibien wären nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. Kritisiert wird:
   - Der Ausschluss des Vorkommens der Zauneidechse, da ein geeigneter Lebensraum fehlen würde
   - Der Ausschluss weiterer Vorkommen landesweit bedeutsamer Reptilien (Ringelnatter, Waldeidechse)
   - Mögliche Lebensräume für Amphibien wären nicht untersucht worden.

Senstadt

10. Im artenschutzrechtlichen Gutachten benannte Konflikte und gesetzliche Vorgaben würden im Umweltbericht nicht umfassend berücksichtigt werden. Die Folgerungen des Fachgutachtens wären umzusetzen und funktionserhaltende Maßnahmen zu treffen.
11. Das artenschutzrechtliche Gutachten hätte gebäudebewohnende Tierarten festgestellt und sich aus den artenschutzrechtlichen Vorgaben ergebende Vermeidungsmaßnahmen dargestellt. Das wäre nicht in den Umweltbericht übernommen worden.
12. Die Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen müssen im räumlich-funktionalen Zusammenhang im Gutachten ausgeführt und die Standorttreue einzelner Tierarten müsse berücksichtigt sein.

C15_Altlasten

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Thema Altlasten nicht umfassend genug behandelt wurde. Es wird die Gefahr einer Aktivierung von Altlasten, eines Verschleppens von Altlasten und damit eine Gefährdung des Grundwassers gesehen.

C16_Versickerungsfähigkeit

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Fachgutachten zur Bewertung der Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ beinhaltet und von daher ein zusätzliches Fachgutachten erforderlich wäre.

C17_Versiegelungsgrad

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Versiegelungsgrad zu hoch wäre. Die Versiegelung von fast 100 % der Grundstücksfläche wäre unnötig und wird abgelehnt. Es werden Auswirkungen auf das Klima (Temperaturerhöhung), den Wasserhaushalt und das Stadtbild befürchtet. Dennoch würde nicht mit geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt werden.

C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine ökologisch tragfähige Lösung zum Umgang mit Niederschlagswasser bei einer weitgehenden Vollversiegelung im Plangebiet erkennbar sei. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1 Die Ableitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal ist problematisch und wird abgelehnt.

2 Die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation wäre mit hohen Kosten verbunden und würde bei vermehrtem Starkregen nicht ausreichen.

3 Die Mischwasserkanalisation entlang des Landwehrkanals wäre in den letzten Jahren bereits immer wieder übergelaufen, wodurch mehrfach Fischsterben im Landwehrkanal verursacht wurde.

4 Das Vorhaben hätte negative Auswirkungen auf den Wasserkreislauf. Das Regenwasser würde dem Grundwasser vorenthalten. Das könne sich nachteilig auf die Vegetation im Park am Gleisdreieck und die Bäume im Kiez auswirken. Bei einer Grundwasserabsenkung führe dies zu Beeinträchtigungen von vor allem historischen Gebäuden mit Pfahlgründungen.

5 Die reduzierte Niederschlagsversickerung stünde im Widerspruch zu umweltpolitischen Zielen des Landes Berlin, insbesondere: Vorsorge gegen sinkenden Grundwasserspiegel

SenStadt

und Prävention gegen Überlastungen des Abwassersystems bei Starkregen. Sie ist nicht im Sinne einer klimagerechten Stadtgestaltung.

6 Es fehlen Untersuchungen zu zunehmenden Starkregenereignissen im Rahmen des Klimawandels.

Es wird folgendes angeregt / gefordert:

7 Erstellung eines Regenwasserbewirtschaftungskonzepts / Forderung eines nachhaltigen Wassermanagements

8 Einbindung von Wasser im urbanen Kontext gegen Klimawandelschäden und Überhitzung

9 Ökologische, durchlässige Pflasterung der Freiflächen für die Retention des Regenwassers

10 Das Regenwasser sollte für die Vegetation auf dem Grundstück und im Park genutzt werden (Stichwort: Schwammstadt).

11 Versickerung und Verdunstung vor Ort auf natürliche Weise und durch technische Maßnahmen wie Rigolen, dazu Reduzierung der Bebauung

12 Erhalt der Qualität des Grundwassers, des Trinkwassers und des Oberflächenwassers

C19_Luftschadstoffe

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und dem Luftschadstoffgutachten die Belange der Luftqualität nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Luftbelastung durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung wäre nicht sach- und fachgerecht ermittelt worden.
2. Es würde ausschließlich die Situation im Nahbereich betrachtet werden. Erhöhte Schadstoffbelastungen, die durch die Barrierewirkung der Hochhäuser und die Beeinträchtigung des Luftaustauschs verursacht werden, würden nicht berücksichtigt werden. Es wird eine Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorckstraße und Bülowstraße vermutet.
3. Die Schadstoffbelastung in den umliegenden Straßen wäre zu prüfen, um zu ermitteln, bei wie vielen Menschen die Schadstoffgrenzen überschritten werden.
4. Die Luftbelastung würde auf unzulässige Weise erhöht werden, was nicht in den entsprechenden Luftgüteuntersuchungen und Festsetzungen berücksichtigt wurde.
5. Es wäre zu klären, wie sich Windturbulenzen oder Windschatten auf bspw. die Belastung mit Feinstäuben auswirken würden.

C20_klimaökologische_Auswirkungen

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte klimaökologische Fachgutachten Mängel hätte und die klimaökologischen Auswirkungen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

<u>Klimaökologisches Fachgutachten</u>

- Die Modellierung entspräche nicht dem aktuellen Stand der Bebauung. Das Gutachten wäre damit nicht aussagekräftig und die Wirkungen müssten neu bewertet werden.

SenStadt

- Das Gutachten würde nicht den gesamtgesellschaftlichen ökologisch und ökonomischen Rahmen und die klimaökologische Schädlichkeit eines solchen Vorhabens betrachten.

Auswirkungen allgemein

- Die geplante Bebauung würde klimatische Nachteile verursachen. Das lokale sowie das gesamtstädtische Klima sollten geschützt werden.
- Es wäre nicht ersichtlich, wie den schwierigen klimatischen Bedingungen der bereits hoch verdichteten Innenstadt Rechnung getragen wird.

Lufttemperatur

- Der hohe Versiegelungsgrad und die Geometrie der Gebäude würden eine Erwärmung der Lufttemperatur um 2-3 Grad im Umfeld der Gebäude verursachen.
- Die geplante Bebauung würde die Aufheizung der Stadt weiter verschärfen (insbesondere im Sommer), da die hohen Gebäude viel Wärme speichern würden.
- Es wird ein Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer angenommen.
- Es wird eine Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustauschs zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand angenommen.
- Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wäre die Pohlstraße prinzipiell wärmer geworden, da die kühle Luft des Parks nachts nicht mehr in die Straße zieht. Dies würde den anderen Straßen mit der dichten Bebauung in Zukunft ähnlich ergehen.
- Es wird eine Gesundheitsgefährdung durch Erhöhung der sommerlichen Temperaturen angenommen.
- Der Aufheizungseffekt würde im Klimagutachten völlig negiert und auch im Begründungstext würde in keiner Form darauf hingewiesen werden.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

- Die Stadt würde Luftkorridore und Frischluftschneisen brauchen.
- Es würden Veränderungen der Windverhältnisse und eine Verschlechterung des Mikroklimas (Luftströmungen) erwartet werden.
- Die Hochhäuser würden den Luftaustausch sowohl im Quartier, im Park am Gleisdreieck als auch auf den Bahnsteigen beeinflussen.
- Durch den hohen Versiegelungsgrad und die Geometrie der Gebäude würde sich der Kaltluftvolumenstrom reduzieren.
- Die durch die geplante Hochhausbebauung entstehenden Windverhältnisse (Windschneise) sind zu prüfen.
- Die Windgeschwindigkeit im Park am Gleisdreieck könnte sich durch die Bebauung erhöhen.
- Der Park am Gleisdreieck wird in seiner Funktion als Kühlfläche beeinträchtigt.
- Die Ausrichtung der Hochhäuser würde die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.
- Die zu erwartenden Veränderungen der für den erforderlichen Luftaustausch in den benachbarten Gründerzeitquartieren wichtigen Flurwindhöhen würden in den klimaökologischen Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa und VI-140cab nicht ausreichend untersucht werden.

SenStadt

- Die Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand (und das in der Hauptwindrichtung vom südwestlichen Umland) würde eingeengt sowie die Windgeschwindigkeiten erhöht werden. Der Luftaustausch in der Kaltluftschneise würde beeinträchtigt werden und eine Erhöhung der Temperaturen zur Folge haben.
- Eine niedrigere Bebauung würde die Frischluftschneise weniger beeinträchtigen

C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik

Es wird angemerkt, dass das zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte klimaökologische Fachgutachten eine nicht nachvollziehbare Methodik anwenden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Es würde lediglich der Nahbereich betrachtet werden.
2. Es wird bezweifelt, dass die im Fachgutachten betrachteten „windstarken Normallagen“ und Situationen mit Windstille repräsentativ für die tatsächliche Situation wären. Der regionale Luftaustausch würde durch eine „bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken“ zusätzlich beeinträchtigt. Dieser Effekt, auch auf das Stadtklima der gesamten Innenstadt bzw. des Stadtgebiets, würde nicht ermittelt werden.
3. Die Bewertung würde auf Grundlage folgender Betrachtung erfolgen:
    - eine windstille Situation, wie sie nur in einem halben Prozent der Zeit in Berlin vorliegen würde,
    - jeweils für vier Uhr morgens,
    - die kleinräumige Situation in Bodennähe (2 m), bereits dies sei bei Hochhäusern völlig unzureichend.

C22_Windkomfort

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort Mängel hätte und die geplante Bebauung negative Auswirkungen auf den Windkomfort hätte. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

<u>Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort</u>

- Die Modellierung entspräche nicht dem aktuellen Stand der Bebauung, da insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck / Westpark fehlen würde. Das Gutachten wäre damit nicht aussagekräftig und die Auswirkungen müssten neu bewertet werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

<u>Auswirkungen</u>

1. Durch das Bauvolumen und die Gebäudehöhen würden starke Winde erzeugt werden, die die Besucher des Parks und der Umgebung belasten und die Qualität des Parks am Gleisdreieck mindern. Gleichzeitig müssten Radfahrende gegen erhöhte Windgeschwindigkeiten ankämpfen und es bestünde eine erhöhte Unfallgefahr.
2. Es wird eine Erhöhung der Windgeschwindigkeiten sowie die Entstehung bzw. Verstärkung von Windschneisen, Winddüseneffekten, Fallwinden, Windkanälen und Aufwinden befürchtet. Eine negative Veränderung der Windverhältnisse wird abgelehnt.
3. Die Abbildung auf Seite 20 der Studie zum Windkomfort (2018) würde die Flächen zeigen, auf denen kein ausreichender Windkomfort mehr gegeben ist, nicht südlich der STATION wie in der Begründung zum Bebauungsplan vom 06.08.20 auf Seite 78 behauptet, sondern vor allem westlich der Hochhäuser (im Westpark).

SenStadt

4. Vor allem der Wind aus Westen würde die Situation vor Ort verschärfen, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bilden würde.
5. Im Windkomfortgutachten (2018) würde die Darstellung bzw. der Abbildungsausschnitt zu Windstärken kurz danach aufhören, wo die Bebauung beginnt (Seite 11 ff.).
6. Der Windkomfort würde auf 45% der Fläche nicht eingehalten werden. Dieser solle durch Strauchpflanzungen (die ja aber auf den vollversiegelten Flächen nicht vorgesehen wären) erreicht werden.
7. Im Windkomfortgutachten (2018) würde keine großräumige Analyse der Luftqualität in hochbelasteten Straßen wie der Yorckstraße und der Bülowstraße erfolgen. Die Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorckstraße und Bülowstraße als Folge der im Windkomfortgutachten nachgewiesenen Barrierewirkung der Hochhäuser würde nirgendwo ermittelt werden.

C23_Eingriff_Ausgleich

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der naturschutzrechtliche Ausgleich unzureichend geregelt wäre und das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten nicht angemessen wäre.

Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wäre keine Kompensation der versiegelten Flächen / es wären keine Ausgleichsflächen vorgesehen. Stattdessen würde der Park alibimäßig als Ausgleich verwendet wenden.
- Die Pflanzung von drei Laubbäumen stellt keinen Ersatz für den Eingriff dar.
- Durch die im Volkspark Friedrichshain vorgesehenen Maßnahmen können die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht kompensiert werden, da dies den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg nichts nutzt.
- In Ergänzung zu den Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain sollte die Versiegelung möglichst lokal ausgeglichen werden.

C24_Baulogistik

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Ablauf der Baulogistik und die Auswirkungen des Bauverkehrs bei Realisierung des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. In einer Stellungnahme wird eine sofortige Herstellung und Nutzung der geplanten S-Bahnstrecke S21-Strecke für elektrisch betriebene Baustellenlogistik als Genehmigungsvoraussetzung für das Vorhaben gefordert.

C25_baubedingte_Auswirkungen

Es wird angemerkt, dass mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Vorhaben vorbereitet wird, das wesentliche baubedingte Auswirkungen haben würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Park am Gleisdreieck würde während der Bauphase an Erholungswert verlieren und in seiner Funktion beeinträchtigt werden.
- Der wichtige Übergang vom West- zum Ostpark wäre für lange Zeit gesperrt.
- In der Bauphase würde es zu Umweltbelastungen durch Baulärm und Baudreck kommen.

C26_Gesamtentwicklung

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die bisherige Entwicklung und den Bestand im Areal Gleisdreieck unzureichend berücksichtigen würde. Es wird ein Konflikt zwischen dem Qualitäts- und Funktionserhalt des Parks am Gleisdreieck und

der geplanten Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ gesehen. Das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre eine isolierte und an dem Standort ungeeignete städtebauliche Einzelentwicklung.

C27_Ziel_B-Plan

Es wird angemerkt, dass das Aufstellungserfordernis und die städtebaulichen Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht mitgetragen werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Bebauungsplan würde dem Anspruch nach § 1 Abs. 5 BauGB nicht gerecht werden.
- Die Planung wird abgelehnt und sollte verhindert werden. Es gäbe keine rechtliche Grundlage für diese Pläne.
- Der zwingende Bedarf für die gewählte Planung sowie die zugrundeliegenden Werte für eine zukunftsfähige Bebauung würden sich nicht aus den Unterlagen ableiten lassen.
- Es könne kein Nutzen aus der Planung abgeleitet werden.
- Die Planung sei an den Bedürfnissen der Bürger*innen und Kinder vorbeigeplant.
- Für eine gesunde Lebensqualität würden naturnahe Areale benötigt werden.
- Die neue Bebauung würde den sozialen Bruch in Kreuzberg befeuern, da sie Nutznießer des Ausblicks und der Lage wären, während das bestehende Quartier ausgenutzt werden würde.
- Die Planung und Festsetzungen würden eine unzulässige Belastung darstellen / übertreten das Maß der Verhältnismäßigkeit für den umgebenden Stadt- und Naturraum, das Stadtbild etc.

C28_städtebauliches_Konzept

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein städtebauliches Konzept festgesetzt werden soll, das dem besonderen Ort nicht gerecht wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Architektur wäre ästhetisch deplatziert. Die Kubaturen der Baukörper werden als ideenlos empfunden. Es wäre keine „städtebauliche Kultur“ erkennbar.
- Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude würde das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort überschreiten. Das Projekt wäre überdimensioniert.
- Der Bau von Hochhäusern wird abgelehnt und als nicht mehr zeitgemäß angesehen.
- Die Gebäudehöhe sollte durch die Begrenzung auf eine mittlere Geschosshöhe von max. 3 m und keine weiteren Aufbauten über den Vollgeschossen reduziert werden.
- Die ungleiche Verteilung der Geschossflächen würde nicht den Städtebaulichen Vertrag reflektieren und Anwohnende sowie Parknutzende belasten.
- Eine „spitze“ Ecke sollte abgeschnitten werden, das ergäbe dann einen fünfeckigen Grundriss. Die Spitze würde unverhältnismäßig viel Verschattung und Barrierewirkung im Vergleich zur dort enthaltenen Nutzfläche verursachen.
- Es wird vorgeschlagen, die beiden Baukörper um ca. 90 Grad zu drehen, so dass ihre Ost-West-Ausdehnung größer ist als ihre Nord-Süd-Ausdehnung; ganz besonders der nördliche Baukörper.

SenStadt

- Es sollte ein neues städtebauliches Konzept erarbeitet werden, welches sich an der Bebauung der Umgebung orientiert und die Anzahl der Gebäude sowie die Gebäudehöhen überdenkt.
- Es werden eine deutliche Auflockerung der Bebauung sowie eine kleinteilige und niedrige Bebauung gefordert.
- Es würde sich die Chance bieten, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung in exponierter Lage umzusetzen.
- An diesem historischen Standort wäre ein hochwertiger Architekturentwurf erforderlich.
- Es wird ein Wettbewerb für eine offene, abwechslungsreiche und einzigartige Bebauung gefordert.

Zum Teil werden diese Aussagen durch weitere Argumente gestützt, die in der Abwägungstabelle den entsprechenden Clustern zugeordnet sind und dort abgewogen werden.

C29_Einbindung

Es wird angemerkt, dass sich der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ städtebaulich nicht in die Umgebung einbinden würde. Das Vorhaben hätte keinerlei Bezug zur Lage im Stadtraum, zur vorhandenen Bebauung, den Gebäudehöhen und den vorhandenen Nutzungen. Die geplanten Baukörper wären Fremdkörper in der Umgebung. Es solle maximal eine kleinteilige und niedrige Bebauung zugelassen werden.

C30_Versiegelung_Verdichtung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine zusätzliche bauliche Verdichtung und Versiegelung von Flächen festgesetzt werden würde, die abgelehnt wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Bezirk wäre bereits sehr verdichtet.
- Zunächst sollten leerstehende Bestandsgebäude genutzt werden.
- Alternative Standorte werden als geeigneter angesehen, z.B. der Stadtrand oder der Rand des Tempelhofer Feldes.
- Es wird abgelehnt, dass weitere Flächen versiegelt werden. Die Stadt brauche Grünflächen und unversiegelte Flächen.
- Die Versiegelung der Böden hätte zahlreiche Auswirkungen auf das Ökosystem in diesem Areal.
- Die Verdichtung und Versiegelung wäre nicht nachhaltig und klimaschädlich.

C31_Nutzungskonzept

Es wird angemerkt, dass das dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrundeliegende Nutzungskonzept nicht bedarfs- und standortgerecht wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Eine reine Büro- bzw. gewerbliche Nutzung wird aufgrund des derzeitigen Bedarfs in Frage gestellt. Stattdessen wäre der Bedarf an Wohnraum und Grünflächen evident.
- Die gesamte Planung sei dahingehend zu untersuchen, ob Büro- und Dienstleistungsnutzungen zwingend erreicht werden können oder Beherbergungsbetriebe erwünscht sind.
- In Berlin sei ein steigender Leerstand bei Hotels, Gastronomiebetrieben und Büroräumen festzustellen. Damit wäre die Planung nicht mehr zeitgemäß.
- Büros, Tanz- und Vergnügungsstätten und Bars werden abgelehnt.

SenStadt

- Es würde kein weiteres Einkaufszentrum gebraucht werden. Der Potsdamer Platz mit den Arkaden würde die Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich bereits abdecken.
- Es fehle an individuellem Einzelhandel mit erschwinglichen Gewerbemieten, kreativer, einladender Gastronomie.
- Gastronomie und Gewerbe würden wegen hoher Mieten aus den üblichen Ketten bestehen, wie man sie mittlerweile aus jeder Fußgängerzone kennen würde.
- Die Einbindung von sozialen Einrichtungen wäre übersehen worden.
- Es würde mehr Freiraum für Kultur benötigt werden.
- Die geplante Fahrradwerkstatt sei überflüssig, da es bereits eine Fahrradwerkstatt in den Neubauten am südlichen Parkrand sowie eine in den geplanten Holzhochhäusern geben soll.
- In den Erdgeschossen sollten Räume für die Nutzung durch Parkbesucher und die Nachbarschaft zum Einkehren vorgesehen werden.
- Eine rein gewerbliche Nutzungsstruktur würde der Idee der „Kreuzberger Mischung“ widersprechen.
- Es wird sich eine breit gefächerte Nutzungsmischung gewünscht. Ein monofunktionales Büronutzungsgebiet würde nicht dem Leitbild der „nutzungsgemischten Stadt“ entsprechen.
- Das Fehlen einer Nutzungsmischung könnte zum Scheitern der Quartiersbelebung führen.
- Es wurden keinerlei Festsetzungen zur horizontalen oder vertikalen Gliederung gemacht, da keine Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport- und Freizeiteinrichtungsbedarf vorliegen.

C32_Unbelebt

Es wird angemerkt, dass auf Grundlage des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Quartier entwickelt wird, dass sich nach Büroschluss und am Wochenende nicht urban, sondern unbelebt präsentieren würde. Die Vorstellung wird als beängstigend empfunden, insbesondere als Nutzerin des ÖPNV. Es solle Wohnen zugelassen werden, um das Quartier ständig zu beleben.

C33_alternatives_Konzept

Es wird angemerkt, dass das im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte städtebauliche und Nutzungskonzept vollständig oder in Teilen abgelehnt wird und es werden Änderungen, Ergänzungen und Alternativen zum Städtebau und zur Nutzung vorgeschlagen. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Gebäudehöhen sollten anders über das Baugrundstück verteilt werden.
- Die Hochhäuser könnten höher, aber dafür schlanker ausgeführt werden.
- Turm 7 sollte nicht höher als zwei Stockwerke über der Höhe des Stellwerks sein, damit der Park und der Bahnhof trotz der Neubauten weiter zur Geltung kommen.
- Das Bauvorhaben sollte um mindestens 30 % kleiner werden.
- „Alles kleiner, überschaubarer, gemütlicher, eben typisch Berlin.“
- Das Baufeld sollte für die Entwicklung und Erprobung neuer Formen der Stadtarchitektur genutzt werden.
- Es werden bezahlbares Wohnen, Flächenentwicklung durch städtische Bauprojekte bzw. von staatlichen Baugenossenschaften gefordert.
- Es werden Flächen für lokales Gewerbe und Handwerksbetriebe gefordert.

- Es werden Einrichtungen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (Kultureinrichtungen, gemeinnützige Begegnungsräume, Nachbarschaftsprojekte, bewohnerorientierte Nutzungen (Kiezkultur), Gemeinschaftsflächen und Freizeiteinrichtungen) gewünscht.
- Das Plangebiet sollte nicht bebaut, sondern es sollten Grün- und unbebaute Erholungsflächen sowie Möglichkeiten für Urban Gardening geschaffen werden.

C34_zusätzlicher_Verkehr

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs unzureichend ermittelt worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Verkehrsprognose / Plan-Nullfall

Die Verkehrsprognose hätte folgende Punkte nicht berücksichtigt:

1. Die umfangreiche angrenzende, teils mittlerweile fertiggestellte oder geplante Bebauung mit ihrem Verkehrsaufkommen.
2. Der im Zuge der Corona-Pandemie angestiegenen Onlinehandel und die zugenommene Paketlogistik hätten das Verkehrsaufkommen in der Luckenwalder Straße und am Tempelhofer Ufer erhöht.
3. Das verkehrliche Gutachten basiert auf veralteten Grundlagen und ist unvollständig. Durch die Anlage von „Pop-up Lanes“ am Tempelhofer Ufer haben sich die für den künftigen Kfz-Verkehr verfügbaren Spuren um 33 % reduziert. Durch diese erhebliche Veränderung sind alle Aussagen zur verkehrlichen Belastung auf dieser Straße hinfällig und neu zu erarbeiten.

Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

- Der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Verkehr würde zu einer Überlastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur führen.
- Die infrastrukturellen Folgeprobleme der Verdichtung, wie zusätzliche Verkehre bewältigt werden sollen, wären nicht bedacht worden.
- Das Verkehrsvolumen auf den Straßen rund um den Park am Gleisdreieck stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Durch die geplante hohe Bebauung werden zusätzliche Verkehre (fließend als auch stehend) induziert und die Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturen würden stark überlastet werden.
- Es wird ein zusätzliches Verkehrschaos in der Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße erwartet, insbesondere an den Tagen, an denen Veranstaltungen in der STATION stattfinden.
- Es stellt sich die Frage, wie der Berufsverkehr durch die Potsdamer Straße und die Möckernstraße fließen soll. Schon heute staut sich hier täglich der Verkehr.
- Das Problem der Zufahrt wäre ohne die Einrichtung umfangreicher Verkehrswege kaum zu lösen. Die Straße am Landwehrkanal ist bereits überlastet und die Schönewalderstraße kann nicht ausgebaut werden, ohne Fußgänger- und Radverkehr einzuschränken. (Hinweis: im Plangebiet und Umfeld existiert keine Schönewalderstraße)

Emissionen des erhöhten Verkehrsaufkommens

- Das zu erwartende Verkehrsaufkommen führe gleichzeitig zu weiteren Belastungen wie Emissionen, Lärm und Gedränge. Für die heutigen ökologischen Probleme wäre das Aufkommen nicht mehr zu rechtfertigen.

SenStadt

C35_gesicherte_Erschließung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verschiedene Themen der verkehrlichen Erschließung unzureichend planerisch behandelt werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Privatstraße

- Die Festsetzung einer Privatstraße würde den Anforderungen der gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB nicht gerecht werden.
- Die Privatstraße würde für den zu erwartenden Fahrzeugverkehr nicht ausreichen. Die Sackgassensituation schaffe eine „unerträgliche“ Verkehrssituation. Im Falle eines Unfalls wäre der einzige Zugang versperrt.
- Die Verlängerung der Trebbiner Straße solle nur in kleinem Umfang umgesetzt werden und die Zufahrt über diese Straße nur in Ausnahmefällen möglich sein.
- Es wird gefragt, wo die Straßen hinsollen, die die Gewerbe an den Verkehr anschließen.
- In der Privatstraße wäre eine geschützte Radwegeanbindung vorzusehen, weshalb die Einteilung der Straßenverkehrsfläche zwingend Gegenstand der Festsetzungen sein müsse.
- Die Breite der Fußwegzuführung von 2,50 m Breite wäre nicht ausreichend.

Stellplätze

- Es wird gefragt, wo die Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ parken sollen.
- Die vorgesehenen Stellplätze würden nicht ausreichen. Die Berechnungen zum Stellplatzbedarf für Kfz wären unrealistisch und würden als willkürlich angesehen werden.
- Der Bau einer Tiefgarage wird abgelehnt. Stattdessen solle der Pkw-Verkehr reduziert und die Fahrradinfrastruktur verbessert werden.
- Auch bei einem autofreien Quartier sollen barrierefreie Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden.

Feuerwehrwege

- Es wären nicht alle notwendigen Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung der Nutzenden vorgesehen.
- Mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und den fehlenden Rettungswegen würden die geforderten Sicherheitsstandards nicht erfüllt werden.

Ver- und Entsorgung

- Der Lieferverkehr für die gewerblichen Nutzungen müsse sichergestellt werden.
- Der zunehmende Lieferverkehr würde die Lebens- und Aufenthaltsqualität einschränken. Deshalb sollten die oberirdischen Flächen zwischen den zukünftigen Gebäuden möglichst freigehalten und es sollte eine unterirdische Anlieferung der Gebäude geplant werden.

Fuß- und Radverkehr

- Die lokalen Verkehrswege für Radfahrende und zu Fuß Gehende wären zu stärken, bevor eine weitere Bebauung am Gleisdreieck geplant wird.

Park am Gleisdreieck

- Der Park würde zur Rangierfläche für Zulieferung, Müllsammlung und Müllabfuhr degradiert.
- Einige Gebäude wären abgeschnitten von der Straßenanbindung. Es wird gefragt, ob die Anbindung dann doch zusätzliche Grünfläche kosten würde.

Senstadt

C36_ÖPNV-Erschließung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die ÖPNV-Erschließung der Baugebiete (noch) nicht gut sei. Es wird gefordert, dass alle geplanten ÖPNV-Zugänge (U2-Südeingang und Zugänge zur S-Bahnlinie S21) in Betrieb wären, bevor die Nutzung in den geplanten Neubauten aufgenommen wird.

C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Belange des Fuß- und Radverkehrs unzureichend berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wird sich nicht mit dem Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auseinandergesetzt (durch kompakte Bauweise wird ausweichen zunehmend erschwert).
- Es würden Flächen für zu Fuß Gehende benötigt.
- Der Fußgängerverkehr würde nur unzureichend berücksichtigt. Die Breite des Fußwegs von 2,50 m Breite wäre nicht ausreichend.
- Fahrradinfrastruktur muss vor allem zum Schutz der zu Fuß Gehenden besser ausgebaut werden.
- In der Erschließungsstraße solle eine geschützte Radwegeanbindung vorgesehen werden. Eine Einteilung der Straßenverkehrsfläche solle daher zwingend Gegenstand der Festsetzungen werden.
- Die Fahrradwege seien zu breit. Dadurch würde schnelles und rücksichtsloses Fahren gefördert werden.

<u>Fahrradabstellplätze</u>

- Das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) sei nicht mehr zutreffend. Im Gutachten selbst würde darauf hingewiesen werden, dass der Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren wahrscheinlich steigen wird und von daher die Kapazitätsermittlung der Fahrradabstellplätze anzupassen sei.
- Die Anzahl an geplanten Fahrradstellplätzen sei unzureichend und sollte deutlich erhöht werden.
- Ein Teil der Fahrradstellplätze sollte im Erdgeschoss der Gebäude untergebracht werden.

C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld nur unzureichend berücksichtigt wurde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. <u>Gutachten Fuß- und Radverkehr (2017)</u>

- Das Ergebnis der Verkehrszählung für zu Fuß Gehende und Radfahrende wäre nicht mehr aktuell, nicht repräsentativ und daher die tatsächliche Frequenz bei der Berechnung zur Zunahme der Frequentierung nur unzureichend berücksichtigt.

2. <u>Radfernweg / Verbindung Westpark-Ostpark</u>

- Der Verbindungsweg zwischen Westpark und Ostpark, vor allem an der Engstelle nördlich des ehemaligen Stellwerks, müsse verbreitert werden.
- Die zunehmende Frequenz würde die Querung (West-/Ostrichtung) des Radfernwegs erschweren, insbesondere nördlich und südlich des Sonnendecks.

3. Rad- und Fußverkehr im Park am Gleisdreieck

- Die Wege und Verkehrsflächen wären bereits heute deutlich übernutzt und es käme häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Radfahrende im Park wären oft rücksichtslos unterwegs. Eine weitere Zunahme an Radverkehr verkrafte der Park nicht.
- Es werden eine Trennung von Fuß- und Radwegen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen gewünscht.
- Es wird eine neue Verbindung zwischen Kreuzberg und Schöneberg als Überbrückung der Fernbahn gewünscht, wenn nicht in der Achse des Generalzugs, dann etwas weiter nördlich, um trotzdem noch einen Anschluss an die Bülowstraße herzustellen.

4. Äußere Erschließung / Brücke Landwehrkanal

- Es wird die Überbrückung des Landwehrkanals einschließlich der uferbegleitenden Straßen gewünscht.

C39_Mobilitätswende

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwar der Ausbau des ÖPNV befürwortet werden würde, aber andere Ziele der Mobilitätswende nur unzureichend berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Das Projekt verstärke vorhandene Verkehrsprobleme (Überlastung der Straßeninfrastruktur, Abgas- und Feinstaubbelastung) noch. Das erhöhte Verkehrsaufkommen sei bei den heutigen ökologischen Problemen nicht mehr zu rechtfertigen.
- Seit geraumer Zeit versuche der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg den Autoverkehr zu minimieren, um den CO_2-Ausstoß zu minimieren. Es wäre anzunehmen, dass mit der neuen Bebauung der Autoverkehr zunehmen werde.
- Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sollte der PKW-Verkehr im Gebiet reduziert werden. U.a. deshalb würde der Bau einer Tiefgarage abgelehnt werden, da dies dem „autofreien“ Quartier widersprechen würde.
- Die hohen Baukosten für die Tiefgarage sollten besser in Vorhaben für Verkehrsmittel des Umweltverbundes investiert werden.
- Die Fahrradinfrastruktur sollte ausgebaut werden, es sollten mehr Fahrradstellplätze eingeplant und Parkplätze durch Fahrradkeller ersetzt werden.
- Das Gebiet könne mit öffentlichen Ladesäulen für Elektromobilität (Auto u. Fahrrad) ausgestattet werden.

C40_FNP_Entwickelbarkeit

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) entwickelbar sei, wie es in § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB vorgeschrieben ist. Es wird insbesondere angezweifelt, dass ein Kerngebiet mit einer GFZ von 3,5 im Bebauungsplan aus einer Mischfläche 2 im FNP entwickelbar wäre. Es wird auch angezweifelt, dass die damit einhergehende Einschränkung der Wohnnutzung vertretbar wäre.

C41_Kerngebiet

Es wird angemerkt, dass die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ als Kerngebiete festgesetzt werden sollen, was kritisch gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Ausweisung als Kerngebiet sei unbegründet.

Senat

- Die Umgebung sei bislang nicht kerngebietstypisch.
- Die Ausweisung als Kerngebiet sei für eine Büronutzung nicht erforderlich.
- Die Ausweisung als Kerngebiet erfolge nur wegen der damit verbundenen hohen Grundstücksausnutzung.
- Es wird gefragt, was ein Kerngebiet sei.

C42_Büromarkt_Büroflächen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in einem großen Umfang Büroflächen vorgesehen werden, für die kein Bedarf gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Büroraum sei völlig überrepräsentiert.
- Es hätte schon vor der Corona-Pandemie keinen Bedarf an Büroflächen gegeben.
- Die Corona-Pandemie hat zu einem hohen Anteil an Homeoffice geführt und damit würde der Bedarf noch weiter sinken.
- Die Begründung zum Bebauungsplan erörtert an keiner Stelle, welche langfristigen Auswirkungen das verstärkte Arbeiten im Homeoffice auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte, obwohl diese bereits zu einer Zeit verfasst wurde, in dem die Corona-Pandemie bereits seit mehreren Monaten andauerte.
- Büroraum in einem erheblichen Umfang, wie es die Planung vorsieht, würde nicht mehr benötigt werden. Damit wäre die Planung nicht mehr zeitgemäß.
- Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf.
- Der Anteil an Büroflächen solle reduziert oder aufgegeben werden.
- Der bisher prognostizierte Bedarf an Büroflächen würde nicht mehr der Realität entsprechen, da die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt unberücksichtigt bleiben.
- Es bedürfe einer Büroflächenbedarfsanalyse, die aktuelle Gegebenheiten berücksichtigt.
- Es fehle an einem unabhängigen Gutachten zur Büroflächennachfrage im Allgemeinen und im Besonderen an diesem Ort und zu den zu erwartenden Vermietungspreisen.
- Es gäbe einen hohen Leerstand an Büroflächen in Berlin / leerstehende Bürogebäude.
- Es wird gefragt, ob alle vorhandenen Immobilien, in welchen gewerblich vermietet wird, in die Planung einbezogen worden wären.
- Ein Leerstandsmelder, wie es ihn in anderen europäischen Großstädten gibt, würde den enormen Leerstand an gewerblichen Flächen in Berlin aufzeigen.
- Es würde ein Leerstand der Bürobauten im Projekt oder in anderen Teilen der Stadt drohen.
- Es wird gefragt, ob die geplanten Bürobauten aus der Perspektive einer langfristigen Wirtschaftlichkeit opportun sein können.
- Aufgrund des Verschmelzens von Wohnen und Arbeiten bedürfe es neuer Gebäudetypologien, weg von homogenen Bürokomplexen.
- Die hauptsächliche Schaffung von Büroräumen würde die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend mindern.

C43_Forderung_Wohnen

Senat

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Wohnnutzung vorgesehen wäre, obwohl in Berlin ein hoher Bedarf an Wohnungen bestünde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht sollte die Schaffung von Wohnraum in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Vorrang haben. Die Planung wird abgelehnt, da sie keinen Wohnraum vorsieht und damit dem vorherrschenden Bedarf nicht gerecht werden würde.
- Angesichts des wachsenden Wohnungsbedarfs in Berlin und des Mangels an bezahlbarem Wohnraum sollte unter einer Nutzungsmischung mehr Fläche für Wohnraum und weniger Fläche für Büros vorgesehen werden. Insbesondere in den innerstädtischen Bezirken würden bezahlbare (Miet-)Wohnungen benötigt werden.
- Die Begründung zum Ausschluss einer Wohnnutzung wäre weder ausreichend noch nachvollziehbar.
- Der Ausschluss von Wohnen erscheine angesichts benachbarter Wohnnutzungen, die einer mindestens ebenso hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, wenig überzeugend.
- Es sollte auf die Ausweisung eines Kerngebietes verzichtet werden, sofern Wohnungen aus Sicht des Lärmschutzes möglich sind. Mittlerweile gäbe es viele Wohnungen am Park, die auch vom U-Bahn Lärm betroffen wären.
- In der Begründung würde behauptet werden, dass die schalltechnische Untersuchung den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung empfiehlt. Das Schallgutachten würde eine mögliche Wohnnutzung aber überhaupt nicht bewerten. Das müsse nachgeholt werden.
- Aus dem Schallgutachten ließe sich ableiten, dass an der Südostfassade von Turm 6 und an der Ostfassade von Turm 7 auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könne. Es gäbe eine lärmabgewandte Seite, wo Wohnen möglich wäre.
- An der Ostseite von Turm 7 und eventuell auch an der Ostseite von Turm 6 sollte eine Wohnnutzung durchaus möglich und erlaubt sein.
- Das südliche Baufeld bietet eine lärmabgewandte Seite, wo problemlose Wohnen möglich wäre. Damit würde der Forderung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) zur Berücksichtigung des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ entsprochen werden.
- Angesichts der Wohnungsnot und moderner Schallschutztechnik müsse eine Wohnbebauung auch entlang der Hochbahn oberste Priorität bekommen.
- Anstelle eines Kerngebietes sollte ein Urbanes Gebiet ausgewiesen werden, um Wohnen ohne Festlegung des Nutzungsverhältnisses zu ermöglichen.

C44_Einzelhandel

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Einzelhandelsflächen vorgesehen wären, deren Zulässigkeit kritisch gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es würde keine Nachfrage für die zulässigen 1.000 m^2 Verkaufsfläche bestehen.
- In der Umgebung wäre der Bedarf an Einzelhandelsangeboten gedeckt. Die bestehenden Flächen sind nicht vollständig vermietet.
- Die Nachfrage würde weiter sinken, weil stationärer Handel und Einzelhandel an Bedeutung verlieren.
- Es wäre keine ausreichende Fläche für einen großflächigen Supermarkt (Nahversorgung) vorgesehen.

SenStadt

- Es würde an individuellem Einzelhandel fehlen.

C45_Vergnügungsstätten

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Vergnügungsstätten zulässig wären und dies kritisch gesehen wird. Teilweise werden Vergnügungsstätten grundsätzlich abgelehnt, teilweise nur eine erhöhte Anzahl an Vergnügungsstätten oder auch die Anlage großflächiger Vergnügungsstätten. Es werden negative Auswirkungen, wie die Zunahme von Kriminalität und Vandalismus, befürchtet.

C46_Realteilung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Möglichkeit einer Realteilung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 nicht ausreichend geregelt wäre.

C47_Kritik_Ermittlung_GFZ

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die GFZ-Ermittlung fehlerhaft wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. der Begründung würde ein Verwirrspiel um die Größe des Baulandes erfolgen und es gäbe zwei verschiedene Berechnungsmethoden bei der GFZ-Ermittlung.
2. SenSW II A würde die geplante Baumasse kritisch sehen, (Zitat aus Begründung: „(…), da in der Berechnung womöglich Flächen einbezogen wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.“
3. Die zukünftige Straßenfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße stünde bisher im Eigentum des Landes Berlin und läge außerhalb des Gebiets des Städtebaulichen Vertrags von 2005. Diese Fläche dürfe nicht bei der Ermittlung der GFZ herangezogen werden.
4. Das Bezirksamt solle bestätigen, dass nicht mehr Grundfläche für die Berechnung angesetzt worden wäre als tatsächlich bebaubar zur Verfügung stehen würde.

C48_Kritik_GF/GFZ-Höhe

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine zu hohe Geschossfläche (GF) und Geschossflächenzahl (GFZ) festgesetzt werden würde, die auch über der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ von 3,5 liegen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Das Maß der baulichen Nutzung würde als zu hoch angesehen werden. Es wird sich eine weniger dichte Bebauung gewünscht.
- Die Dichte von bis zu einer GFZ von 4,1 (bzw. bis zu 5,1) würde allein aus dem Wettbewerbsergebnis hergeleitet werden, nicht aus der Gebietstypik und den Begebenheiten vor Ort.
- Es würde eine Erklärung fehlen, warum über das im „Konsenskonzept“ vorgeschlagene Maß (100.000 m^2 BGF für Neubau) gebaut werden soll.
- Es widerspräche dem Gebot der gerechten Abwägung, wenn Gemeinden, hier die zuständigen Organe Berlins, bereits zu Beginn der Bauplanung gewisse Vorwegbindungen getroffen haben (Deal zwischen dem Land Berlin und der Deutsche-Bahn-Vermarkterin Vivico Real Estate). Jegliche derartige Vorwegbindung wäre gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB rechtlich unzulässig.

SenStadt

- Der Bebauungsplan würde eine GFZ von 4,1 (beziehungsweise je nach Berechnungsmethode auch 5,1) vorsehen, obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ von 3,5 vorsehen würde.
- Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche würden das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel übertreffen. Es gäbe keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.
- Sofern die Geschossfläche von 119.000 m^2 aus dem Rahmenvertrag auf der Fläche mit einer GFZ von 3,5 nicht zu erreichen wäre, sollte unter der Geschossfläche von 119.000 m^2 geblieben werden. Die Fläche einfach beizubehalten und damit eine höhere GFZ zu genehmigen, würde den Investor unzulässig gegenüber anderen Bauherren bevorzugen.
- Aus falschen planungsrechtlichen Einschätzungen wäre eine Bebaubarkeit abgeleitet worden, die dann nur in einer hohen Dichte und insbesondere durch Hochhäuser zu realisieren war.
- Es gäbe keinen Grund das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß zu überschreiten. Die Baumasse sollte auf das im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 vorgesehene Maß reduziert werden.
- Wenn die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entsprechen würde, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter.
- Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, würden die Investoren der Urbanen Mitte versuchen, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß.
- Hinweise zur Ablehnung der baulichen Dichte würden nur „negativ abgewogen“ werden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) hätte die vorgesehene GFZ von 4,1 bereits im frühzeitigen Beteiligungsverfahren abgelehnt.
- Die hohe bauliche Dichte würde zu einer Überlastung der Strukturen der umliegenden Gebiete führen.
- Alle negativen Auswirkungen, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei einer geringeren Bebauung vermindert werden.
- Es wird sich für eine Reduzierung des Bauvolumens sowie der Gebäudehöhen auf ein ökologisch und menschlich verträgliches Maß ausgesprochen.

C49_§17_BauNVO

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten wären. Die Überschreitung würde aus stadtplanerischer Sicht und aus Sicherheitsaspekten als unverantwortlich angesehen werden. Weiterhin werden keine Gründe gesehen, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nutzen. Insgesamt wären die städtebaulichen Gründe nicht ausreichend.

C50_Kritik_Gebäudehöhen

Es wird angemerkt, dass die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geplanten Festsetzungen zur zulässigen Höhe der baulichen Anlagen kritisch gesehen werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Höhe der Gebäude wäre zu hoch.

- Die Planung von Hochhäusern würde abgelehnt werden.
- Die Berliner Traufhöhe (max. 22 m) würde überschritten werden.
- Die geplante Bebauung passt sich nicht an die Gebäudehöhe der Bestandsbebauung im Westen, Osten und Süden an.
- Die geplante Bebauung sollte so niedrig bleiben, dass der U-Bahnhof Gleisdreieck weiterhin sichtbar bleibt.
- Die hohen Gebäude würden die bisherige Weite des Ortes und den Park am Gleisdreieck beeinträchtigen.
- Die geplanten Gebäudehöhen sollten deutlich gemindert werden.

C51_Abstandsflächen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung nicht eingehalten werden würden. Das würde auch dazu führen, dass das Grundstück des Deutschen Technikmuseums durch die Verkürzung der Abstandsflächen eine erhebliche Wertminderung erfahren würde.

C52_Verschattung

Es wird angemerkt, dass das zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten Fachgutachten „Besonnung und Verschattung“ (Stand 22.05.2018) unzureichend wäre und die Auswirkungen nicht deutlich darstellen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Das Fachgutachten wäre nicht dazu geeignet, „den Laien der Öffentlichkeit, den Mitgliedern der BVV oder auch den Fachleuten im Stadtplanungsamt“ deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattungen führen würde. Vielmehr würde eine bewusste Fehlinformation erreicht werden. Das Ausmaß der Beeinträchtigung würde verschleiert werden.
2. Es wird eine weitreichende Verschattung der umliegenden Gebäude und Flächen durch die hohen Gebäude befürchtet.
3. Es wäre keine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des Schattenwurfs der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten vorhanden.
4. Die Schatten wären besser erkennbar, die sich hauptsächlich auf die gegenseitige Verschattung der Hochhäuser beziehen würden.
5. Es wäre keine aussagekräftige Darstellung vorhanden, wie die STATION Berlin, der Museumspark, der Ostpark und der Westpark betroffen wären.
6. Schatten in der Umgebung würden nachvollziehbar dargestellt werden, wenn sie klein wären und eher unerheblich, sonst nicht.
7. Es würde nur die Verschattung des Westparks begutachtet werden. Allerdings wären auch weitere Flächen und benachbarte Gebäude betroffen. Es fehlten:
   - die Adressen der Häuser, die verschattet werden würden,
   - die Berechnung wie viel Schatten sie abbekommen würden und
   - wie viele Sonnenstunden verbleiben würden.
8. Eine Betrachtung der Wohnungen in der Umgebung würde fehlen. Gerade dann, wenn die Besonnungsanforderungen nur knapp erfüllt werden oder bereits unterschritten sind,

SenStadt

würde die zusätzliche Verschattung große Bedeutung haben. Wenn zahlreiche Wohnungen bereits jetzt eine unzureichende Besonnung aufweisen oder knapp an den Grenzwerten liegen, wäre eine weitere, großräumige Belastung unzulässig.

9. Auf den Seiten 7 bis 56 wären die auf die bestehende Wohnbebauung fallenden Schatten schlecht erkennbar oder nicht dargestellt.
10. Irreführend wären auch die Darstellungen zu Schattenwürfen vor Sonnenaufgang (Seite 38) und nach Sonnenuntergang (Seite 46), wo natürlich gar kein Schatten zu sehen sein könne.
11. Auf Seite 40 bis 44 (10Uhr bis 14Uhr, 21.Dezember) würden die Schatten weit über die Abbildungsränder hinausreichen, auch über die der oberen Zeichnung mit größerem Ausschnitt.
12. Die Schatten würden immer dann „unkenntlich“ dargestellt werden, wenn die Sonne tief steht und die Schatten lang sind.
13. Die Darstellung der Schatten würden im Sommer um 20Uhr enden, wenn der Schatten gerade die Möckernstraße erreicht (Seite 21). Die zunehmende Verschattung danach, z.B. um 21Uhr, wäre nicht mehr dargestellt.

C53_Verschattung_Technikmuseum

Es wird angemerkt, dass die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Bebauung das Grundstück des Deutschen Technikmuseums verschatten würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Bebauung würde das DTM-Grundstück am Nachmittag verschatten und es damit wesentlich beeinträchtigen.
- Der historische Charakter des Geländes würde zerstört werden.
- Die Verschattung des DTM-Grundstücks würde weder im Gutachten „Besonnung und Verschattung“ (Stand 22.05.2018) noch in der Begründung angemessen ermittelt und bewertet werden.

C54_schalltechnische_Untersuchung

Es wird angemerkt, dass in der zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten schalltechnischen Untersuchung unzureichend wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die zusätzlichen Lärmbelastungen und ihre gesundheitlichen Auswirkungen wären weder sach- und fachgerecht ermittelt worden, noch vollständig.
2. Die Belastung durch Verkehrslärm wäre so hoch, dass in den Türmen 6 und 7 Arbeiten nicht möglich wäre.
3. Die durch das Vorhaben verursachten Schallemissionen wären nicht umfassend ermittelt und ausreichend berücksichtigt worden. Als problematisch angesehen werden
   - eine allgemeine Zunahme des Lärms,
   - eine schwierige Immissionsausbreitung,
   - die fehlende Bewertung des nutzungsbedingten Lärms (z.B. durch gastronomische Einrichtungen) und
   - ihre Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck und die Anwohner.

C55_Anpflanzungen_Begrünung

Senstadt

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Klimaanpassung nicht ausreichend wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Baumpflanzungen

- Es würde nur für 3 Laubbäume eine Pflanzfestsetzung (TF 9.1) getroffen werden. Die Anzahl der festgesetzten Baumpflanzungen sollte verdoppelt werden, um das Kleinklima nachhaltig zu verbessern.

Dachbegrünung

- Der festgesetzte Anteil an Dachbegrünung sei viel zu gering. Das Begrünungspotenzial würde nicht ausgeschöpft werden, der Dachbegrünungsanteil solle deutlich erhöht werden.
- Es wird eine Kombination mit Regenwasserrückhaltung und Solaranlagen gewünscht.

Fassadenbegrünung

- Es sei keine Fassadenbegrünung vorgesehen und wird gefordert.
- Eine Fassadenbegrünung sei bei Hochhäusern irrelevant.

C56_Städtebaulicher_Vertrag

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ folgende Themen nicht behandelt und geregelt worden wären:

1. Für die Privatstraße seien die baulichen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten zu gewährleisten (im Sinne der gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB). Dies müsse im Städtebaulichen Vertrag ergänzt werden.
2. Zur Sicherung der erforderlichen Kostenbeiträge für bauliche Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sei die Einräumung einer dinglich gesicherten Reallast zu Gunsten eines Rechtsträgers erforderlich.
3. Der Angebotsbebauungsplan lasse u.a. großräumige Diskotheken zu, da das städtebauliche Konzept nicht umzusetzen sei und es keinerlei Bindungen hinsichtlich einer zwingend zu realisierenden Gebäudehöhe gäbe.
4. Die geplante Bebauung böte kein Angebot für Künstler*innen und Kleingewerbe und ermöglicht nur finanzstarken Interessenten eine adäquate Nutzung.
5. Es würden zu wenige Sozialwohnungen und Kleingewerbeflächen berücksichtigt werden.

C57_Fassadengestaltung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ für die Neubauten Glasfassaden vorgesehen wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes wären Glasfassaden nicht mehr zeitgemäß und würden zudem die Vögel gefährden.
- Die geplanten Materialien würden zu einer Veränderung des Stadtbildes und zur Aufheizung der Innenstadt sowie des Parks beitragen.
- Die geplanten Materialien entsprächen nicht dem aktuellen Stand der Technik.
- Hinsichtlich der Fassadengestaltung wären benachbarte Altbauten (z.B. der ehemalige Postbahnhof) nicht einbezogen oder berücksichtigt worden.

Senstadt

- Vorgeschlagen wird, dass die Südfassaden zur Energiegewinnung genutzt und die Fassaden zur S-Bahn begrünt werden könnten.

C58_Freiraumgestaltung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Begrünungskonzept unzureichend sei. Es würde keine Aufenthaltsqualität geschaffen. Daher wird ein „umfassendes“ Begrünungskonzept gewünscht.

C59_nachhaltiges_Quartier

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keiner nachhaltigen Stadtentwicklung entsprechen und das Thema Klimaschutz und die Ziele für ein klimaangepasstes Quartier nicht berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

<u>Nachhaltigkeit</u>

- Der Bebauungsplan würde in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung berücksichtigen und den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt widersprechen.
- Es würde die Umsetzung fortschrittlicher Nachhaltigkeitskonzepte fehlen. / Das Projekt würde sich durch konsequente Nichtnachhaltigkeit auszeichnen.
- Die Planung des Areals müsste sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.
- Die Lebensqualität für Anwohnende würde sich nachhaltig verschlechtern.
- In keinem der Gutachten würden die Zukunftsfähigkeit der Bebauung, des Nutzungskonzeptes sowie die Frage der Begrünung und Nachhaltigkeit von Gebäuden geklärt.
- Wenn längerfristig geplante Bauvorhaben nicht mehr den ökologischen und sozialen Zielen der Stadtentwicklung entsprechen würden, sollten bestehende Verträge gekündigt oder nachverhandelt werden.
- In dieser Lage würde sich die einmalige Chance bieten, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung umzusetzen.
- Es wird sich für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ausgesprochen, welche sich am Gemeinwohl orientiert, die veränderten Bedingungen durch Corona einbezieht, umweltpolitische Aspekte im Blick hat und den Bedürfnissen nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin gerecht wird.

<u>Klimaschutz / Klimaanpassung</u>

1. Die Vereinbarungen aus den Pariser Klimaverträgen, die Klimaziele der EU, das Klimaschutzprogramm und das Ziel 2050 „Berlin soll klimaneutral werden“ würden nicht berücksichtigt werden.
2. Das Bauvorhaben würde gegen das Ziel der Berliner Landesregierung verstoßen, CO2 in erheblichem Umfang bei verzichtbaren Maßnahmen einzusparen. Die Bauindustrie wäre eine der großen CO2 -Emittenten.
3. Das Landschaftsprogramm würde im Bebauungsplan keine Rolle spielen. Im Umweltbericht würde festgestellt werden, dass das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz liegt und die genannten Ziele durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt werden.

Senstadt

4. Das Vorhaben hätte negative Auswirkungen auf den Klimawandel und würde nicht auf sich verstärkende Klimaveränderungen („riesige Umweltsauerei“; „immobilienwirtschaftliche Interessen statt Klimaresilienz“) reagieren. Es wäre nicht mehr zeitgemäß.
5. Die Vorgabe müsste angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung sein, dass die Gebäude ausschließlich mit Heizungssystemen ohne örtliche Emissionen aus Verbrennungsprozessen ausgestattet werden dürften.
6 Die Glasfronten wären im Sommer als auch im Winter klimaschädlich. Ergänzend von energieintensiven Klimaanlagen auszugehen, wäre nicht im Sinne des Stadtentwicklungsplans (StEP) Klima 2.0.
7. Es wird Engagement für den Umweltschutz und gegen die extremen Klimaveränderungen vermisst.
8. Der Klimawandel sorgt für neue Herausforderungen. Es werden qualifizierte Erholungs- und Freiflächen, Outdoor-Spielplätze, Begegnungszonen und Flächen, auf denen die Temperatur reguliert werden kann, benötigt.
9. Eine intensivere Begrünung würde das Mikroklima begünstigen.
10. Es wäre die verstärkte Einbindung von Expert*innen sowie die Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes/ Klimagutachtens erforderlich.

C60_Solaranlagen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Nutzung von Photovoltaikanlagen und die Forderungen aus dem Solargesetz Berlin zu wenig Berücksichtigung finden würden. Es sollten Photovoltaikanlagen errichtet werden. Dachbegrünung und Solarnutzung sollten mindestens 50 % umfassen. Außerdem solle das Solargesetz Berlin, das erst ab 2023 gilt, bereits verpflichtend in der ‚Urbane Mitte Süd‘ angewandt werden.

C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf die umliegenden Denkmäler nicht angemessen berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Belange der Denkmalpflege würden nicht berücksichtigt werden.
- Der historische Ort würde durch die Bebauung nicht aufgewertet, sondern zerstört werden.
- Die historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten würden verdeckt werden.
- Die Gleisanlagen würden in den Hintergrund gedrängt werden.
- In der Begründung würde die Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern (z.B. Sicht auf die Hochbahnviadukte, Wahrnehmung des U-Bahnhofs Gleisdreieck, des Wasserturms auf dem Gelände des Technikmuseums und des ehemaligen Postbahnhofs) erkannt werden, aber es gäbe keine Schutzmaßnahmen.
- Das einzigartige Zeugnis historischer Verkehrskultur (Anm.: hier wird sich auf die Anlagen des ehemaligen Potsdamer und Anhalter Bahnhofs bezogen) sollte erhalten werden, zumal es mit dem Gedenken an die in der NS-Zeit Deportierten verbunden ist.
- Das Bahnhofsgebäude mit seiner markanten Stahlkonstruktion wäre identitätsstiftend für das Quartier und sollte weiterhin sichtbar bleiben.
- Der U-Bahnhof Gleisdreieck stünde nicht wegen seiner Schauseite zur Straße unter Denkmalschutz, sondern wegen der Konstruktionen, die nur vom Park sichtbar wären.

Senstadt

- Es wäre nicht richtig, dass der denkmalgeschützte U-Bahnhof durch den Bau der S-Bahnlinie S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt wird. Denn die neue S-Bahnlinie S21 wird ungefähr auf der Trasse und in der Höhenlage des ehemaligen Ringbahnviadukts verlaufen. Sie würde den Blick auf den U-Bahnhof nicht einschränken.

C62_Ortsbild_Sichtachsen

Es wird angemerkt, dass die Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Ortsbild verändern und bisherige Sichtbeziehungen beeinträchtigen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Das Ortsbild würde nachhaltig negativ verändert werden.
2. Die geplanten Hochhäuser würden einen Störfaktor im Stadtbild darstellen. Sie würden wie eine künstliche Barriere wirken, statt Kreuzberg und Schöneberg zu verbinden.
3. Der historische Freiraum der Güterbahnhöfe der Potsdamer und der Anhalter Bahn sowie des Postbahnhofs würden visuell zerschnitten werden. Auch der Freiraum des Parks am Gleisdreieck würde zerschnitten werden.
4. Bisherige Sichtbeziehungen auf denkmalgeschützte Gebäude oder identitätsstiftende Landmarken würden eingeschränkt werden. Dabei sollten sie erhalten und geschützt werden. Die historische, den Ort prägende Kulisse würde beeinträchtigt werden.
5. Die weiten Blickmöglichkeiten im Park am Gleisdreieck würden durch die geplante Bebauung eingeschränkt oder auch nachhaltig zerstört werden.
6. Die Gebäudehöhen würden veränderte Sichtachsen weit über die Bezirksgrenze hinaus (z.B. zum Fernsehturm) schaffen oder bisherige Blickachsen beeinträchtigen.
7. Da das Gebiet des Bebauungsplan VI-140cab nur den südlichen Abschluss der geplanten Gesamtbebauung bildet, bestünde die Gefahr, dass bei einer Verzögerung oder Verhinderung der anderen B-Pläne der ‚Urbanen Mitte‘, hier ein Torso als Fremdkörper entstünde.

C63_Park_Erhalt

Es wird angemerkt, dass zum einen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Flächen des Parks am Gleisdreieck Bestandteil der Baugebiete werden und sich zum anderen der Charakter der Parks ändern würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Park am Gleisdreieck solle nicht bebaut oder in seiner Größe verkleinert werden. Das würde zu einem Verlust von Natur und Grünflächen führen. Er solle in der jetzigen Form mit seinen naturbelassenen Flächen erhalten bleiben.
- Das Gutachten zur Nutzungszunahme würde fälschlicherweise nicht berücksichtigen, dass durch den Bau der 7 Häuser mehrere Hektar Parkfläche des Westparks verloren gehen würden.
- Der Park am Gleisdreieck würde von Anwohnenden und der Stadtbevölkerung als Ort der Ruhe und Erholung genutzt werden. Er wäre gleichsam wertvoll für Mensch und Natur.
- Den im Park am Gleisdreieck angesiedelten Tieren würde weiterer Rückzugsraum entzogen und durch den Wegfall von Wiesenflächen würde das Insektensterben beschleunigt werden.
- Im Allgemeinen würde der Erhalt der städtischen Freiflächen als sehr wichtig angesehen werden.

Senat

- Es würden größere Park- und Freianlagen im Nahbereich von Wohnquartieren (insb. seit der Corona-Pandemie und vor dem Hintergrund des Klimawandels) benötigt werden.
- Kreuzberg und Schöneberg wären bereits mit Grünflächen unterversorgt.
- Nach Fertigstellung des Bauvorhabens würde sich der Charakter des Parks am Gleisdreieck erheblich verändern.
- Durch die hohen Gebäude würde der Park am Gleisdreieck zerschnitten werden und wäre nicht mehr als ein zusammenhängender Park zu erfahren.

C64_Park_optische_Einengung

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. durch die Realisierung der zulässigen Hochhausbebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ der Park am Gleisdreieck optisch eingeengt werden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Bebauung würde das Raumgefühl im Park einschränken und das Gefühl von Enge verstärken.
- Der bisher interessante optische Gesamteindruck des Westparks würde von den geplanten Hochhäusern erdrückt werden. Die hohe Baudichte und die massiven Baukörper am Rand erdrücken den Park.
- Der Westpark würde durch die Höhe der Gebäude bedrängt und zum „grünen Schlauch“ / „Vorgarten“ / „Bettvorleger“ / „grünen Abstandsfläche“ zwischen massiven Gebäuden degradiert werden.
- Wenngleich faktisch keine Flächen des Parks am Gleisdreieck in Anspruch genommen werden, so bleibt die Wirkung von massiver (Hochhaus-) Bebauung auf das Empfinden der Parkbesucher unberücksichtigt.
- Eine geringere Bebauungsdichte hätte u.a. positive Auswirkungen auf das Raumgefühl im Park am Gleisdreieck.

C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. durch die geplante Hochhausbebauung der Park am Gleisdreieck (vor allem der Westpark) verschattet werden würde und dies relevante negative Auswirkungen hätte. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Eine negative Folge der geplanten Bebauung wäre die Verschattung des Westparks am Vormittag und damit der Verlust der Morgensonne im Park am Gleisdreieck.
- In den Wintermonaten würden morgens nicht nur der mittlere Teil des Westparks verschattet werden, sondern auch der komplette nördliche Teil.
- Die Verschattung würde die Flora sowie die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck beeinträchtigen.
- Auch die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers wäre durch die Verschattung der Parkflächen beeinträchtigt.
- Anders als in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab dargestellt, wird die Verschattung des Westparks weder als geringfügig noch als unerheblich angesehen.
- Die Verschattung wäre falsch berechnet und nicht ausreichend genau dargestellt.
- Durch eine niedrigere Bebauung könnte die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert werden.

Senat

C66_Park_Ausgleichsfläche

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Park am Gleisdreieck in seiner bereits bestehenden Funktion als Ausgleichsfläche beeinträchtigt werden würde oder sogar als neue Ausgleichsfläche für die ‚Urbane Mitte Süd‘ genutzt werden solle. Es wird auch eine Reduzierung der bestehenden Ausgleichsfläche vermutet.

C67_Park_Übernutzung

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Fachgutachten „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ vom 28.11.2019 fehlerhaft wäre und die Auswirkungen durch Übernutzung des Parks am Gleisdreieck unterschätzt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

<u>Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten</u>

1. Es wird im Gutachten von 2.650 Beschäftigten im Projekt “Urbane Mitte” ausgegangen. Das Projekt wird auf der Website mit 3.000 Arbeitnehmenden beworben.
2. Die Zahl der ermittelten zusätzlichen Parknutzenden wird pauschal um ein Drittel reduziert. Dieser Anteil wäre zu groß. Hier läge bei der Einberechnung des Anteils von Homeoffice und den Dienstreisezeiten ein Rechenfehler.
3. Es ergäbe sich eine Zahl von täglich 1.353 bis 1.532 zusätzlichen Parknutzenden nach Fertigstellung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘.
4. Die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius würde schon ohne das Projekt “Urbane Mitte” unter den Wert für wohnungs- und siedlungsnahe Parkanlagen von 13 m^2/Einwohner fallen. Die zusätzlichen Parknutzenden würden die Grünflächenausstattung von 12,7 auf 12,2 m^2/Einwohner*in reduzieren.
5. Es sei nicht plausibel, die im Gutachten ermittelte zusätzliche Zahl an Nutzenden auf die gesamte Parkfläche zu beziehen. Es dürften nur die Wegeflächen, berücksichtigt werden.
6. Es müsste ergänzend berücksichtigt werden, dass mit den Bürobauten auch neue Wohnhochhäuser hinzukämen, deren Auswirkungen auch zu betrachten wären („absehbare Kontextänderungen“).
7. Die Zahlen der zu erwartenden Zuzüge wären nicht korrekt, da nicht alle Baumaßnahmen in der Umgebung berücksichtigt wären.
8. Bei der Grünflächenberechnung würden Zahlen des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf mit einbezogen werden. Dieser Bezirk würde aber nicht an den Gleisdreieckpark angrenzen.

<u>Auswirkungen</u>

- Es wird ein starker Anstieg der Anzahl der Parknutzenden befürchtet, was wiederum eine Übernutzung des Parks am Gleisdreieck zur Konsequenz hätte. Weitere Nutzungen in der vorgesehenen Dichte und Belegung wären somit nicht verträglich.
- Der Park am Gleisdreieck wäre bereits zum jetzigen Zeitpunkt übernutzt und die Belastungsgrenzen wären erreicht (u.a. aufgrund der neuen Wohnbebauung).
- Der Park am Gleisdreieck würde durch „Tausende von Berufspendelnden“ auf den Wegen und Freizeitflächen beeinträchtigt werden.

Senstadt

- Eine Übernutzung würde zu einer Steigerung der bereits vorhandenen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen führen (u.a. zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden).
- Es wird gefragt, wie der Park die vielen zusätzlichen Menschen aushalten solle, die zur Mittagspause hineinströmen würden.
- Aufgrund der Übernutzung der Parks am Gleisdreieck würden Beeinträchtigungen für Anwohnende (Lärmbelästigungen, räumliche Enge und fehlende Erholung) entstehen.
- Es sollte berücksichtigt werden, dass auch durch den Bau des geplanten Bahnhofs der S21 eine Nutzungszunahme des Parks am Gleisdreieck zu erwarten wäre.
- Der Grünflächenanteil pro EW zeigt, dass das Verhältnis in Kreuzberg bereits jetzt unterschritten wäre.
- Die Vermutung der Übernutzung könne das Gutachten nicht widerlegen.

C68_Park_Aufenthaltsqualität

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck stark beeinträchtigt werden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Charakter und die Erholungsfunktion des Parks am Gleisdreieck als Naherholungsgebiet (für die anwohnende Bevölkerung) würde massiv beeinträchtigt werden, z.B. durch Minderung des Landschaftserlebens, Geschäfts- und Alltagstrubel.
- Die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck würde gemindert werden, z.B. durch Verschattung und Erhöhung der Windgeschwindigkeiten. Damit würde der Park entwertet werden. Es würde die Lebensqualität, die der Park am Gleisdreieck bietet, zerstört werden.
- Die Verschattung der Parkflächen würde einen großen Einfluss auf die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers haben.
- Die geplanten Hochhäuser hätten eine unverhältnismäßig starke Wirkung auf die Nutzer des Westparks.
- Durch die Größe des Projektes bestünde ein Risiko, dass der Park in seiner aktuell breit angelegten Nutzung an Akzeptanz verliert.
- Mit der Veränderung des Parks am Gleisdreieck wird sich im Rahmen der Fachgutachten nicht auseinandergesetzt.

C69_Drogen_Kriminalität

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen insbesondere auf den Park am Gleisdreieck in Bezug auf die Zunahme von Alkohol- und Drogenkonsum, Drogenhandel und Kriminalität nicht ausreichend untersucht und berücksichtigt worden wären. Die Polizeiprävention von Berlin hätte Einspruch gegen das Projekt mitgeteilt und die Berliner Kriminalstatistik wäre zum Vorhaben nicht ausgewertet worden.

C70_Lichtverschmutzung

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben als „Business-Zentrum“ eine Lichtverschmutzung verursachen würde.

C71_Abwägung_privat/öffentlich

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die öffentlichen und privaten Belange nicht gerecht abgewogen worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Senstadt

1. Privatinteresse würden vor dem Interesse der Allgemeinheit gehen
   - Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan würde ein ausschließlich wirtschaftlicher Eigennutz den Bedürfnissen der Bewohnerschaft vorgezogen werden.
   - Die Meinung der Wählerschaft sollte vor die der Wirtschaft gestellt werden. / Es sollte zugunsten der Allgemeinheit abgewogen werden.
2. Einwendungen würden nicht/ unzureichend berücksichtigt werden
   - Anmerkungen und Einwendungen hätten in keinem nennenswerten Umfang Berücksichtigung gefunden haben.
   - Die Verfasser der Stellungnahmen wünschen sich eine Berücksichtigung ihrer vorgebrachten Anmerkungen und Bedenken.
3. Die Bewertung der Auswirkungen würde angezweifelt werden / Verharmlosung der Folgen
   - Die umweltbezogenen Gutachten würden durch die Planung negiert werden.
   - Die Versiegelung würde sich negativ auf Klima, Wasserhaushalt, Bodenqualität etc. auswirken.
   - Bei geringerer Bebauung wäre eine Verminderung der Auswirkungen möglich.
   - Es würde behauptet werden, dass die negativen Folgen „unempfindlich“ wären oder es keine nennenswerten Beeinträchtigungen gäbe.
   - Es wird eine Überarbeitung der Planung und Anpassung an gesunde Arbeits- und Lebensverhältnisse gefordert.
4. Abwägung der Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019

   Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst die Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019 nicht berücksichtigt wurde. Darin heißt es:

   " Die im Schreiben -Stapl21 vom November 2017- geäußerten Bedenken sind in die Abwägung des Bebauungsplanes VI-140ca eingeflossen.

   (1.) Jedoch muss leider festgestellt werden, dass die Problematik der Beeinträchtigung der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen / Grünzug liegen, im Bebauungsplanentwurf VI-140cab nicht ausreichend gewürdigt sind. Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen.

   (2.) Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten "Park am Gleisdreieck - Westpark" auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme, die sich in geringem Abstand zu den Grünflächen bis in eine Höhe von ca. 50 Meter über dem Geländeniveau erheben werden. Hier bestehen Bedenken, da sich diese Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden."

5. Abwägung der Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus 12/20

   Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 in der Begründung ignoriert und bagatellisiert werden würden.

C73_Planzeichnung

^

Es wird angemerkt, dass die Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ folgende Mängel aufweisen würde:

1. Die tatsächliche Lage, der anhand mit ETRS-Koordinaten bezeichneten Punkte, würde unklar bleiben. Damit würden die Festsetzung nicht die nach Grundgesetz gebotene Normenklarheit erfüllen.
2. Die ETRS-Koordinaten wären nicht vollständig, z.B. würde die Koordinate des südöstlichen Punktes des Baufeldes fehlen. Damit würden sich die Flächenberechnungen nicht nachvollziehen lassen.
3. Die Verletzung der nach Grundgesetz gebotenen Normenklarheit würde ebenso für die Festsetzung der Oberkante der Gebäudehöhen gelten, da unklar bleiben würde, wie sich die tatsächlichen Höhen der Baukörper über Gelände darstellen.

C74_Fachgutachten

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten Fachgutachten

1. parteilich und nicht unabhängig seien, da sie vom Investor beauftragt und bezahlt wurden.
2. unvollständig seien.
3. sich und den daraus gezogenen Schlüssen widersprechen würden.
4. aus der Dokumentation der negativen Auswirkungen keine Konsequenzen ziehen würden. Es würde behauptet, dass die negativen Folgen keine nennenswerten Beeinträchtigungen mit sich bringen.
5. wesentliche Umweltauswirkungen verschleiern bzw. nicht sachgerecht untersuchen würden.

C75_Bürgerengagement

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck, insbesondere auch für die Realisierung und Gestaltung des Parks am Gleisdreieck, nicht anerkannt werden würde.

C76_Beteiligungsmöglichkeit

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. in der Projektentwicklung die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen unzureichend gewesen wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Öffentlichkeit und insbesondere die Kreuzberger Bürger*innen wären nicht über das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ informiert worden.
2. Die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen an der Projektentwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wären unzureichend gewesen bzw. es hätte keine gegeben.
3. Es werden eine Information aller Bürger*innen, eine öffentliche Debatte und ergänzende Beteiligungsmethoden (z.B. World-Café) gefordert.
4. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ würde das Konsenskonzept benannt werden, das das Ergebnis des Werkstattverfahrens beinhaltet. Darin wären alle abweichenden Meinungen unterschlagen worden. Deswegen wäre der

SenStadt

Name „Konsenskonzept“ irreführend und sollte nicht einfach unkritisch übernommen werden. Viele Bürger*innen, die damals teilgenommen hätten, wären mit den Inhalten des „Konsenskonzepts“ nicht einverstanden gewesen.

C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Es wird angemerkt, dass im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Information, die Beteiligungsmöglichkeiten und der Umgang mit den Stellungnahmen und Einwänden der Bürger*innen unzureichend gewesen wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Es hätte keine Debatte mit der breiten Öffentlichkeit stattgefunden. Es würde nicht als ausreichende Beteiligung angesehen werden, die fertigen Pläne im Bezirksamt auszulegen.
2. Zahlreiche Einwände und ablehnende Stellungnahmen von Bürger*innen wären „weggewogen“ worden.
3. Die Informationstafeln wären bewusst klein und spärlich gehalten worden.
4. Die Bebauungsplanunterlagen wären weder barrierearm zugänglich noch verständlich.
5. Es wird gefragt, warum den Unterlagen keine Architektenvisualisierungen beigefügt worden wären.
6. Die Einwände der Unterzeichnenden der Petition seien im Sinne eines „Konsens“ zu berücksichtigen.
7. Der Bebauungsplan solle der Öffentlichkeit zur Abstimmung vorgelegt werden.

C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Es wird angemerkt, dass das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. Teilaspekte des Verfahrens mangel- und fehlerhaft wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Der Bebauungsplan würde von Externen erarbeitet und vom Investor beeinflusst werden.
2. Der Beschluss des Bebauungsplans wäre voreilig.
3. Der Bebauungsplan würde nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß §§ 2 bis 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllen.
4. Es würden Mängel in der Abwägung vorliegen, die als Fehler gemäß § 214 Abs. 1 Satz 1 BauGB einzustufen wären.
5. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollte nicht vom Bebauungsplanverfahren des VI-140caa (Urbane Mitte Nord) getrennt werden.
6. Der Planungsstand des Bebauungsplans wäre intern bereits weiter fortgeschritten und es wären bereits vor Beteiligung der Öffentlichkeit Verträge geschlossen worden.
7. Die Einzelentwicklung des Bebauungsplans sollte gestoppt werden, bis eine Gesamtentwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ mit den Gesamtfolgen abschätzbar wird. Der voreilende Beschluss des Bebauungsplanes „Urbane Mitte Süd“ mit nachfolgender Bautätigkeit würde zu viele Vorgaben für die Nachbargrundstücke festlegen.

C79_Bezirkspolitik

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg politische Zustimmung finden würde und dies nicht nachvollziehbar

SenStadt

wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wäre enttäuschend, dass das Projekt trotz einer links-grünen Regierung geplant und zugelassen werden würde.
- Man hätte erwartet, dass sozial- und umweltpolitische Argumente ein größeres Gewicht hätten. Es wäre eine rückschrittliche Stadtpolitik zu erkennen.
- Die Prognose negativer Folgen aktueller Entwicklungen hätten erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker*innen und Stadtplanende.
- Mit dem Projekt würde die soziale Verdrängung gefördert werden.
- Das Projekt diene der Gewinnoptimierung und dem Ausverkauf der Stadt
- Die starken Bedenken bezüglich des Vorhabens sollen an die zuständigen Verantwortlichen übermittelt werden. Die Politik solle ihrer Verantwortung als gewählte Volksvertreter*innen und bürgernahe Verwaltung gerecht werden.
- In der Wohnungs- und Baupolitik blieben viele leere Worthülsen.

C80_Umsetzung

Es wird gefragt, wann das im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Vorhaben umgesetzt werden soll.

10.2 Ergebnis der Auswertung

C01_Zustimmung

Die positiven und wertschätzenden Stellungnahmen werden gerne zur Kenntnis genommen.

C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI 140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird. Konkrete Kritik wird unter dem entsprechenden Fachthema abgewogen.

C03_Bevölkerungsentwicklung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Gegensatz zu der Darstellung in den Stellungnahmen war die Bevölkerungsentwicklung in Berlin in den letzten 10 Jahren positiv, auch wenn die jährliche Zunahme seit 2017 zurückgeht und es von 2019 zu 2020 zu einer negativen Bevölkerungsentwicklung gekommen ist.

Die Einwohnerzahl ist in Berlin von 2011 bis 2020 um 338.086 Einwohner*innen angewachsen.

Jahr jeweils zum 31.12.	Einwohnerzahl	Einwohnerzunahme absolut	prozentual
2011	3.326.002		
2012	3.375.222	49.220	1,48%
2013	3.421.829	46.607	1,38%
2014	3.469.849	48.020	1,40%
2015	3.520.031	50.182	1,45%
2016	3.574.830	54.799	1,56%
2017	3.613.495	38.665	1,08%
2018	3.644.826	31.331	0,87%
2019	3.669.491	24.665	0,68%

SenStadt

2020	3.664.088	-5.403	-0,15%

Tabelle 43: Bevölkerungsentwicklung Berlin, Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2021

Aus dem Statistischen Bericht A/I/3 (Juni 2022) vom 27.06.2022 geht hervor, dass zum 31.12.2021 die Einwohnerzahl 3.677.472 betragen hat und damit gegenüber dem Vorjahr um 0,36% weiter angestiegen ist. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

SenStadt

(SenSW, nunmehr SenSBW) hat für Berlin eine Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030 erstellt. In der mittleren Variante steigt die Zahl der Einwohner*innen bis zum Jahr 2030 auf 3,92 Mio. an. Die Bevölkerungszunahme ist ein wesentlicher Grund für das Erfordernis neuer Wohnquartiere und Arbeitsstätten. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sollen Flächen zur Schaffung von Arbeitsplätzen ausgewiesen, Kerngebiete für Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden.

C04_§§30,34,35_BauGB

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans wird in Kapitel A. I 2.3 „Städtebauliche Situation und Bestand“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungs- rechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Kapitel A I 2 „Beschreibung des Plangebietes“. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig.

Aus diesem Grund hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen, darin alle durch die Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange einzustellen und diese untereinander und gegeneinander abzuwägen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 34 BauGB oder § 35 BauGB finden dann keine Anwendung mehr.

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind.

Der Flächennutzungsplan Berlin stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

C05_S21

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ein Abschnitt der geplanten S-Bahnlinie S21 verläuft durch das Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘, liegt jedoch nicht im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und ist von daher auch kein Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde Mitte 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Der Grund für die Teilung war, dass die Deutsche Bahn sich zu dem Zeitpunkt bzw. zu dem damaligen Planungsstand für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 nicht in der Lage sah, die Kompatibilität der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ mit der Planung für die S-Bahnlinie S21 zu bestätigen. Die S-Bahntrasse verläuft durch den benachbarten Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) (vgl. Kapitel A III 6.1. „Teilung des Bebauungsplans VI-140ca“. Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn wird im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für diesen Bebauungsplan geführt.

Senstadt

Die Verantwortung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur für den ÖPNV liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Warum die S-Bahnlinie S 21 bisher nicht gebaut wurde, ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Zurzeit befindet sich der 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 nach Bestellung durch das Land Berlin bei der Deutschen Bahn in der Vorplanung.

Die Teilung ändert indes nichts daran, dass es sich insgesamt um ein zusammenhängendes, einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das in seiner Gesamtheit zeitlich gestaffelt – in zwei Bebauungsplänen – festgesetzt werden soll.

C06_technische_Infrastruktur

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die erforderliche technische Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kann grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der öffentlichen Trebbiner Straße erfolgen. Dazu wurden mit den Leitungsträgern erste Vorabstimmungen geführt, die im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert werden. Bis auf die Prüfung einer grundsätzlichen Machbarkeit ist die technische Erschließung kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

C07_Stadtentwicklungsplanungen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Land Berlin und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg haben mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung im Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘ unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlins.

Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde dieses Ziel von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, den Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und die Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausführlich ausgeführt.

Auch die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung entsprechen den Stadtentwicklungsplänen. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen.

C08_Hochhausleitbild

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Bei Hochhausvorhaben, für die bei Inkrafttreten des Hochhausleitbilds das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen war, ist die Anwendung im

Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden (vgl. Kapitel A. I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“).

Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die erforderliche Beschlussfassung durch den Bezirk, die am 18.08.2020 erfolgte, waren vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 bereits sehr weit fortgeschritten. Die Anwendung des Hochhausleitbilds war also im Einzelfall zu prüfen.

Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten:

1. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 auch nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist.
2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW), Abt. IIC, hat in ihrem abschließenden Schreiben vom 14.05.2020 zur formlosen Überprüfung des Bebauungsplans (analog der Rechtsprüfung gemäß § 6 AGBauGB), vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lediglich gefordert, das Hochhausleitbild oder eine Auseinandersetzung hiermit in der Begründung zu ergänzen; die zwingende Anwendung hat sie nicht gefordert.

Unabhängig davon wird ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt (vgl. Kapitel A. I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“).

Zum Mehrwert der Planung und des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe C09_Mehrwert.

C09_Mehrwert

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zum Mehrwert des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ wird auf die Ausführungen im Kapitel A. I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“ verwiesen. Dort wird der Mehrwert des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ für die Allgemeinheit dargestellt. Das Kapitel ist gegliedert in:

- Mehrwert für das Umfeld

- Mehrwert für die allgemeine Stadtentwicklung
- Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts
- Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen
- Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur

Hier wird auch ausgeführt, dass im Projektgebiet ein Kultur- und Sportfond zur Förderung lokaler Projekte angeboten sowie Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen etabliert werden sollen. Des Weiteren soll die soziale Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport gefördert werden. Diese Angebote der Projektträgerin sind Bestandteil des Städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag nicht begründet.

C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

In der Begründung werden die Entwicklungen der Planungsüberlegungen dargestellt. Dazu gehört auch der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005.

Im Jahr 2005 wurde ein städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Rechtsnachfolger: CA Immo), der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck hat zwei wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe notwendig waren.
- Zum anderen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“), und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der städtebauliche Rahmenvertrag diente zunächst ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens ‚Urbane Mitte‘ wären dann zum heutigen Zeitpunkt weder die Grundstücksübertragungen abgeschlossen noch der Park gebaut. Das Vertragspaket hat indes ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen, als Kaltluftschneise und als grüne innerstädtische Fahrradverbindung zur Verfügung stehen.

Der Ausgleichsmechanismus sieht vorrangig einen Ausgleich von Nutzungsmaßunterschreitungen in anderen Baufeldern vor und erst in einem zweiten Schritt einen möglichen Ausgleichsanspruch. In diesem Zusammenhang haben die Vertragsparteien die Erstellung einer Bilanzierung vereinbart, um feststellen zu können, ob und gegebenenfalls

welche Abweichung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung vom vorgesehenen Nutzungskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt vorliegt. Für den Fall einer wesentlichen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags zum wirtschaftlichen Nachteil der Vivico kann diese nach dem Rahmenvertrag einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen.

Zu 1. bis 3.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt, nunmehr SenSBW), dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH abgeschlossen. Die Vivico Real Estate GmbH war derzeit Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG und Haupteigentümerin der Grundstücke (vgl. Kapitel A.I. 4.2 „Städtebaulicher Rahmenvertrag“).

Die Behauptung, dass „die Bezirksverwaltung in den Aushandlungen zum Städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investor*innen eingeknickt sei“ wird zurückgewiesen. Es geht bei der Schaffung von Planungsrecht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ nicht um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer*innen, sondern um die Entwicklung der Flächen auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags, in dem zwischen den Vertragspartnern die Entwicklungsziele für das Areal Gleisdreieck vereinbart wurden.

Zu 4. und 5.

Es ist richtig, dass die Neubauten in den anderen Baufeldern am Park am Gleisdreieck niedriger sind. Das ist jedoch kein zwingender Grund, diese Höhe auch für die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu übernehmen. Der Bebauungsplan setzt die städtebaulichen Entwicklungsziele des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 sowie das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ um.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 enthält u.a. Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S21 und der Fernbahntrasse“ (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“). Die ‚Urbane Mitte‘ sollte sich bewusst insbesondere in der Höhe von der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck abheben. Dieses städtebauliche Entwicklungsziel wurde in der weiteren Planung berücksichtigt und umgesetzt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht hierzu die Bebauung mit den zwei Türmen 6 und 7 vor. Es ist nicht bekannt, in welchem Umfang der städtebauliche Rahmenvertrag öffentlich gemacht worden ist. Eine umfassende öffentliche Einsicht in den Vertrag kann nicht erwartet werden.

Die Projektträgerin hat keine Inhalte in den Vertragstext des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 „hineingedichtet“. Der Bebauungsplan wird nicht von der Projektträgerin, sondern vom Plangeber aufgestellt.

Zum Thema Gebäudehöhe wird auch auf C50_Gebäudehöhen verwiesen.

Zu 6.

Es ist richtig, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ die Ausweisung als Kerngebiet vereinbart wurde. Unter Berücksichtigung, dass der Standort für eine Wohnnutzung weitestgehend ungeeignet ist, haben sich die Nutzungsziele für den Standort nicht geändert. Es ist kein wesentlicher Grund erkennbar, der eine Änderung der Planung und damit eine Vertragsänderung erforderlich machen würde, siehe auch C41_Kerngebiet.

Zu 7.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte, maximal zulässige absolute Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbarten GFZ. Zum Thema Maß der baulichen Nutzung - Geschossfläche / Geschossflächenzahl wird auf die Abwägungen zu C48_GF/GFZ-Höhe verwiesen.

Zu 8. bis 10.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in alleiniger Verantwortung aufgestellt. Eine zu berücksichtigende Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005). Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen erfolgt durch den städtebaulichen Rahmenvertrag jedoch keine Vorwegbindung des Plangebers in Bezug auf die Bebauungsplaninhalte. Die Vertragsinhalte sind als übergeordnete städtebauliche Planung zu verstehen, die zu berücksichtigen ist. Ihre Umsetzung ist Bestandteil der Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Ausgang des Bebauungsplanverfahrens ist trotzdem ergebnisoffen, da erst im Verfahren die verschiedenen Belange der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit abgewogen werden. Im Übrigen ergeben sich die planerischen Festsetzungen aus einer Vielzahl von eigenständigen, städtebaulichen Gründen und sind keine bloße Ableitung aus dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags. Zu diesem Thema wird ergänzend auf die Abwägungen zu C28_städtebauliches_Konzept und C48_GF/GFZ-Höhe verwiesen.

Auch der im städtebaulichen Rahmenvertrag vereinbarte Ausgleichsmechanismus hat das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens zu keinem Zeitpunkt vorweggenommen. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgte Planung ist das Ergebnis einer freien und offenen Abwägung. Der Plangeber war sich der Existenz des Ausgleichsmechanismus im Rahmenvertrag stets bewusst und hat diesen von Anfang an – auf der Grundlage der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs – als legitime Risikoabsicherung zugunsten der Vivico sowie als Ausgleich für die erheblich vergünstigte Übertragung der Parkflächen an das Land Berlin betrachtet. Der Einwand, die Politik solle „nicht ihre Gestaltungshoheit aufgeben“, verfängt vor diesem Hintergrund nicht. Ein Plangeber kann ein Großprojekt faktisch nicht bindungs- und risikofrei eingehen. Ohne unternehmerisches Denken und vertragliche Risikoabsicherungen zugunsten von Investoren wären größere Planungen – wie hier – kaum mehr möglich.

Der Plangeber war zu keinem Zeitpunkt daran gehindert, eine vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags abweichende Festsetzung für das Plangebiet zu treffen. Denn für eine von diesem Nutzungskonzept abweichende Art oder ein im Vergleich hierzu vermindertes Maß der baulichen Nutzung bestand kein rechtliches Hindernis. Eine solche planerische Entscheidung wäre lediglich mit der Konsequenz belegt, gegebenenfalls nach Maßgabe des städtebaulichen Rahmenvertrags Ausgleichsansprüche erfüllen zu müssen. Dabei handelt es sich jedoch keineswegs um einen Automatismus dergestalt, dass für jegliche Abweichung vom vertraglich vereinbarten Nutzungskonzept eine Ausgleichszahlung fällig würde. Zum einen sieht der städtebauliche Rahmenvertrag vorrangig den Ausgleich einer Nutzungsmaßunterschreitung auf anderen Baufeldern vor (vgl. Ziffer 11.1.1 des städtebaulichen Rahmenvertrags) und stellt den Ausgleichsanspruch zusätzlich unter den Vorbehalt einer Bilanzierung sowie einer weiteren – zweiten – Nachbilanzierung nach dem Ablauf von zwei Jahren (vgl. Ziffer 11.1.2 und 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags). Eine etwaige Nutzungsmaßunterschreitung kann weiterhin auf allen anderen Baufeldern, die das im Rahmenvertrag festgehaltene Nutzungsmaß nicht ausschöpfen, kompensiert werden. Hierfür kommt insbesondere das Gebiet des Bebauungsplans VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) sowie das Baufeld „Yorckdreieck“ in Betracht. Zum anderen enthält der Ausgleichsmechanismus bereits tatbestandlich eine Erheblichkeitsschwelle: Erst wenn die

planungsrechtlich zulässige, bilanzierte Nutzung „erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil“ der Grundstückseigentümerin abweicht, kann diese einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen (vgl. Ziffer 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags).

Der Plangeber befand sich demnach nie in der Situation, zwischen nur zwei Handlungsoptionen wählen zu müssen, namentlich zwischen der Festsetzung des Bebauungsplans gemäß dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags oder einer Ausgleichszahlung im Falle einer davon abweichenden Planung. Mit anderen Worten: Der Plangeber musste sich gerade nicht zugunsten der im Rahmenvertrag festgelegten Nutzungsmaße entscheiden, nur um eine Ausgleichszahlung zu vermeiden. So hätte er beispielsweise das im Rahmenvertrag festlegte Nutzungsmaß nur geringfügig unterschreiten oder eine etwaige Unterschreitung auf dem Baufeld „Urbane Mitte Nord“ ausgleichen können, ohne eine Ausgleichspflicht nach dem Rahmenvertrag auszulösen. Das Land Berlin würde gerade nicht automatisch entschädigungspflichtig, wenn „es sich gegen die geplante Bebauung mit Hochhäusern stellte“.

Schließlich ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auch deshalb das Ergebnis einer freien Abwägung, weil diese ohnehin nicht mehr losgelöst von jeglichen Entschädigungsansprüchen erfolgen konnte. Der grundlose Abbruch des Bebauungsplanverfahrens oder eine wesentliche Planänderung können auch jenseits des Rahmenvertrags – von Gesetzes wegen – zu Ansprüchen der Projektträgerin führen, etwa für die insoweit nutzlos aufgewendeten Planungskosten. Derartige Ansprüche berücksichtigen Plangeber in jedem Aufstellungsverfahren, ohne dass hierdurch die freie und ergebnisoffene Abwägung in Frage gestellt wird.

Der Rahmenvertrag ist ein Belang, den es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen gilt. Er beansprucht jedoch keinen absoluten Vorrang vor anderen Belangen und bindet das maßgebliche Beschlussgremium in seiner Entscheidung daher nicht.

Zu 11.

Es ist richtig, dass die Ausweisung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ hergeleitet wird. Aber darüber hinaus leitet sich die geplante Kerngebietsnutzung auch aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 als übergeordnetes Entwicklungsziel ab. Die Bebauungspläne VI- 140caa „Urbane Mitte Nord“ und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind durch Teilung des Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde bis zur Behördenbeteiligung geführt. Aus den Ergebnissen der bisherigen Beteiligungsschritte ist kein Erfordernis zur Änderung der Festsetzung als Kerngebiet ableitbar. Unabhängig davon liegen die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ südlich der STATION Berlin (ehemaliger Postbahnhof), deren Fläche im Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen ist.

Zu 12.

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 verankert wurden. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ und zunächst mit dem Teilbereich ‚Urbane Mitte Süd‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte, siehe

C68_Park_Aufenthaltsqualität. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Auch die Besonnung der Flächen wird durch die geplanten Türme 6 und 7 nur gering beeinflusst, siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark.

Zu 13.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, siehe C26_Gesamtenwicklung. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 ist die Grundlage für die Umsetzung dieser großen Stadtentwicklungsmaßnahme. Die ‚Urbane Mitte‘ ist das letzte Baufeld der Gesamtmaßnahme, das noch brachliegt. Die städtebauliche Entwicklung und Gestaltung der Gewerbebrache ist ein wesentliches Ziel des Bebauungsplans. Die Meinung, dass Berlin damit an Attraktivität einbüßen würde, wird nicht geteilt. Durch die Entwicklung des Gleisdreiecks wird der Stadtteil deutlich aufgewertet.

Im Ergebnis der Abwägung haben das Land Berlin und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg die Vereinbarungen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 eingehalten. Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags entsprechen nach wie vor den Zielen des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und werden weiter vereinbarungsgemäß umgesetzt. Es wurde kein wesentlicher Grund vorgebracht, der eine Vertragsänderung erforderlich machen würde.

SenStadt

C11_Umweltbericht

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB und § 4c BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und das Ergebnis in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet wird. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB).

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Die Berücksichtigung dieser Belange erfolgt im Rahmen einer Umweltprüfung. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans angemessener Weise verlangt werden kann. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgelegt, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich ist. Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in der Abwägung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan berücksichtigt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis der Umweltprüfung angezweifelt wird. Der Umweltbericht wurde mit dem zuständigen bezirklichen Fachamt abgestimmt und wird als methodisch und fachlich richtig bewertet.

Im Umweltbericht werden zunächst die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, sowie die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden, dargestellt. Die Feststellung: „Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ stammt aus diesem Prüfschritt.

In einem weiteren Kapitel des Umweltberichts wird eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen erstellt. Die Prognose erfolgt schutzgutbezogen mit einer Bewertung, ob die ermittelten Auswirkungen / Beeinträchtigungen erheblich sind.

Aussagen zur Berücksichtigung von in Fachplänen formulierten Zielen und die Bewertung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen stammen also aus unterschiedlichen Prüf- und Bewertungsschritten.

Senstadt

Im Umweltbericht findet eine fachlich fundierte Auseinandersetzung mit den ökologischen Folgen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ statt. Die Folgen werden benannt, bewertet und in die Abwägung eingestellt. Die Ergebnisse der umweltbezogenen Gutachten werden weder ignoriert, noch bagatellisiert.

Das Ergebnis des Umweltberichts wurde in die Abwägung eingestellt. Dabei wurden weder die Bedürfnisse der Stadt noch ihrer Bewohner*innen zurückgestellt. Die öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen.

Es ist unklar und wird auch nicht benannt, in welcher Form die großräumige Umgebung und der Park am Gleisdreieck massiv von ökologischen Schäden beeinträchtigt werden würden. Die Gebäudehöhen des Turms 6 (49 m ü. Gelände) und Turms 7 (25 m ü. Gelände) haben keine wesentlichen negativen Wirkungen auf die Umwelt. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, fachgutachterlich untersucht und in die Abwägung einbezogen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C12_Biotoptypen_Baumkartierung

Zu 1. Veraltete Ergebnisse

Die Ergebnisse der Kartierungen sind als Abwägungsgrundlage nach wie vor geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, das nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, ergeben haben. Im Frühjahr 2016 erfolgte eine Biotoptypenkartierung für das gesamte Quartier der ‘Urbanen Mitte’, die 2017 aufgrund einer Erweiterung des Geltungsbereichs zum Anschluss an die Trebbiner Straße ergänzt wurde.

Zu 2. Kartierung im Bereich der Privatstraße

Das Grundstück des Deutschen Technikmuseums ist kein Bestandteil der Planung. Die Fläche der Privatstraße wird heute fast vollständig bereits als Wegefläche von der STATION Berlin genutzt (Anlieferung, Feuerwehrumfahrung). Im nördlichen Bereich wird der Weg nach Osten verbreitert, dort stehen auch einige Gehölze. Diese sind Bestandteil der Biotoptypenkartierung.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen in diesem Bereich wird im Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“ dargestellt. Bezogen auf die Stellungnahme sind folgende Punkte relevant:

Die Bebaubarkeit der benannten Flächen bemisst sich nach § 34 BauGB. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist 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. Für das Plangebiet ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der überwiegende Teil des Eingriffs ist somit gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB nicht ausgleichspflichtig, weil er bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig war.

Senstadt

Nur das über das planungsrechtlich hinausgehende Maß ist daher in die Bewertung einzustellen, um so den ausgleichspflichtigen Eingriff ermitteln zu können. Dabei sind die Eingangsparameter zu verändern. Dies wird im Folgenden bei der Berechnung des Kostenäquivalentes dargestellt.

Biotoptypen

Für die Biotoptypen ist nur der Flächenanteil in die Bewertung einzustellen, dessen Überplanung bislang planungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Grund der planungsrechtlich zulässigen Überbauung von 75 % der Teilfläche der nach § 34 BauGB beurteilten Fläche können nur 25 % als Biotopverlust bilanziert werden. Daraus ergibt sich ein kompensationspflichtiger Biotopverlust von 474,0 m^2. Davon entfallen 92,4 m^2 auf Biotoptypen ohne versiegelte Flächen (vgl. Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“).

Bäume

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche wurde der Verlust von zwei Bäumen (Spitzahorn) kartiert, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Verlust an Bäumen, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wird vollständig in die Bewertung eingestellt. Die beiden Bäume sind nach § 6 BaumSchVO ersatzpflichtig (vgl. Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“).

Versiegelung

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht für den nach § 34 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 474,0 m². Diese Neuversiegelung ist als kompensationspflichtiger Eingriff zu werten (vgl. Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“).

Im Ergebnis wurde ein Gesamtkostenäquivalent von 12.387,70 € ermittelt.

Die Biotopkartierung und die Eingriffsermittlung werden nicht geändert.

Zu 3. Biotoptypenkartierung

Der Biotoptyp ‚Bahnbrache‘ der Berliner Biotoptypenliste stellt eine übergeordnete Kategorisierung dar. Eine weitere Differenzierung ist möglich. Zum Zeitpunkt der Erfassung war kaum Ruderalvegetation vorhanden. Unabhängig vom Zeitpunkt der Kartierung besteht aber kein Erfordernis einer weiteren Differenzierung des Biotoptyps Bahnbrache in Teilflächen, da daraus kein anderer Umgang mit der Fläche resultieren würde. Im Plangebiet sind keine geschützten Biotope vorhanden. Die Bewertung der Biotoptypen ist vor allem maßgeblich für die Eingriffsbilanzierung. Die Wiederherstellungskosten für Ruderalflächen variieren nicht in Abhängigkeit dominierender Pflanzengesellschaften.

Die Biotoptypenkartierung wird nicht geändert.

Zu 4. Baumkartierung

Das Land Berlin hat eine Liste gebietsheimischer Pflanzen und Gehölze veröffentlicht. Entsprechend dieser Liste ist der Spitz-Ahorn in Berlin nur an einer Stelle als heimisch ausgewiesen. Die aktuellen Vorkommen sind jedoch alle neophytischen Ursprungs. Die Bewertung als „nicht heimisch“ ist demnach korrekt.

Die Baumkartierung wird nicht geändert.

C13_Flora_Fauna

Senstadt

Im Umweltbericht erfolgt eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung. Die Prognose zu den Auswirkungen wird schutzgutbezogen dargestellt, so auch für das Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt. Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume.

Durch die Planung werden 402 m² Fläche gärtnerisch angelegt. 15 % der Dachflächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind zu begrünen. Dies entspricht 456 m². Es sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.

Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen. Die konkrete Umsetzung, die vor allem die Glasflächen in den Fassaden betrifft, und deren Gestaltung erfolgt in der Ausführungsplanung zum Hochbau. Sie ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

In den Städtebaulichen Vertrag wird eine Verpflichtung aufgenommen, die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen, Licht oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da im Plangebiet keine störungsempfindlichen Tiere vorkommen bzw. durch den Park und die angrenzenden Nutzungen bereits eine hohe Lichtverschmutzung vorhanden ist.“

Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Auswirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern, kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.

Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt, auch unter Berücksichtigung des insgesamt rund 31,5 ha großen benachbarten Parks am Gleisdreieck als Lebensraum für Flora und Fauna, das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Ergänzend wird insbesondere in Bezug auf das Thema Vogelschlag auf folgendes Cluster verwiesen:

- C14_Artenschutz

Sensiert

C14_Artenschutz

Zu 1.

Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde 2017 eine Artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt und liegt als Fachgutachten vor. Dieses Fachgutachten wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet.

Zu 1a.

Die Rodungen und Fällungen, die zwischen 2012 und 2015 erfolgt sind, sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Zeitpunkt liegt vor Beginn der Fortführung des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte). Für den Bebauungsplan ist der Zustand relevant, der zu Beginn des Verfahrens, insbesondere zum Zeitpunkt der Beauftragung der Artenschutzrechtlichen Untersuchung im Jahr 2016 vorgefunden wurde. Die Situation vor den benannten Rodungen und Fällungen kann heute nicht mehr beurteilt werden.

Zu 1b.

Die Inhalte der Artenschutzrechtlichen Untersuchung (2017) sind als Abwägungsgrundlage nach wie vor geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, der nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) nunmehr das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, ergeben haben.

Zu 1c.

Im Plangebiet sind keine Vorkommen der Europäischen Gottesanbeterin (Mantis religiosa) bekannt. Gefunden wurde sie im Naturpark Schöneberger Südgelände. Der Naturpark Schöneberger Südgelände liegt vom Plangebiet ca. 3,5 km entfernt. Es sind keine Auswirkungen des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ auf das Vorkommen der Europäischen Gottesanbeterin erkennbar.

Zu 2.

In der Artenschutzrechtlichen Untersuchung wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Artenschutzrechtliche Untersuchung, Abb. 11), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung.

Unabhängig davon gilt eine Bauzeitenplanung. Demnach ist vor Maßnahmenbeginn an Gebäuden zu prüfen, ob sich hier ganzjährig geschützte Lebensstätten befinden. Wäre dies der Fall, sind Ersatzniststätten zu schaffen. Der Ausgleich von Niststätten ist nach den Maßgaben des § 3 der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten des Landes Berlin geregelt.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist hier erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Zu 3.

Senstadt

Im Rahmen der Kartierung wurden an der östlichen Plangebietsgrenze der Fitis, die Mönchsgrasmücke und die Amsel festgestellt; direkt angrenzend beziehungsweise knapp im Plangebiet wurde südlich der STATION Berlin der Girlitz festgestellt. Dies ist auch auf Seite 16 der Artenschutzrechtlichen Untersuchung ersichtlich.

Der Girlitz bewohnt mosaikartig ausgeprägte Landschaften. Er benötigt einen lichten Baum- und Strauchbestand, der sich mit Flächen kurzrasiger Vegetation und offenem Boden abwechselt, am besten in sonnenbeschienenen und windgeschützten Bereichen. Dabei scheut er auch die Nähe menschlicher Siedlungen nicht. Er wurde direkt angrenzend beziehungsweise knapp im Plangebiet südlich der STATION Berlin erfasst. Der Lebensraumverlust wird als nicht erheblich angesehen. Es ist anzunehmen, dass der Girlitz auch zukünftig noch geeignete Standortbedingungen im Umfeld haben wird im Wechsel zwischen Wäldchen und den offenen Strukturen des Parks am Gleisdreieck. Fitise besiedeln trockene bis feuchte Standorte mit ausgeprägter Strauch- und Krautschicht sowie meist einschichtigem Baumbestand. Daher kommen sie in aufgelockerten Wäldern und Gebüschen sowie auf Lichtungen vor. Sie haben keine enge Lebensraumbindung. Durch die unmittelbare Lage am Wäldchen ist davon auszugehen, dass der Lebensraum zukünftig auch hier zur Verfügung stehen wird. Auch für den Fitis wird der Lebensraumverlust daher als nicht erheblich bewertet.

Vor Fällung von Bäumen sind diese nach geeigneten Höhlenstrukturen noch mal abzusuchen. Ein Ersatz wird nach der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten erfolgen.

Zu 4.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Bewertung des Themas Vogelschlag an Glasflächen / -fenstern und zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund im Städtebaulichen Vertrag geregelt und folgende Regelung aufgenommen:

„Die Projektträgerin verpflichtet sich, […] Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“

Senstadt

Zu 5. und 6.

Es gibt keine Anhaltspunkte, dass durch den Bebauungsplan wesentliche Eingriffe in die Fauna der benachbarten Flächen, wie dem Wäldchen und dem Park am Gleisdreieck erfolgen würden.

Zu 7.

In der „Artenschutzrechtlichen Untersuchung des Bebauungsplangebietes VI-140ca „Urbane Mitte““ (Stand 03/17) heißt es auf Seite 12 “Im Verlauf der Untersuchung konnte eine Fledermausart festgestellt werden, die das Bebauungsplangebiet vereinzelt als Nahrungsgebiet überfliegt. Quartierfunde in den vorhandenen Bäumen und Gebäuden gelangen nicht. Wegen des vorwiegend geringen Stammdurchmessers der vorhandenen Bäume und den umfangreichen Rückbau- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche und deren unmittelbaren Umgebung war dieses Ergebnis zu erwarten.“ Zum Zeitpunkt der Erfassung waren also im Projektgebiet der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ keine Quartiere der Zwergfledermaus vorhanden.

Außerdem ist unklar, welches Gebäude in der Stellungnahme gemeint ist. Im Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegt kein als „Ruine“ bezeichnetes Gebäude.

Vor Abriss von Gebäuden sind diese nach geeigneten Höhlenstrukturen noch einmal abzusuchen. Ein Ersatz wird nach der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten erfolgen.

Zu 8.

Die Erfassung der Arten erfolgte im März, so dass auch der Große Abendsegler schon aktiv war. Unabhängig davon sind Nahrungshabitate nicht geschützt. Geschützt sind die Quartiere. Aus der Feststellung, dass das Plangebiet auch mal durch den Großen Abendsegler überflogen wurde, würde sich demnach keine Veränderung der Bewertung und Vorgehensweise ergeben. Für eine weitere Kartierung besteht demnach kein Erfordernis.

Zu 9.

Das Planverfahren zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die hierfür erarbeitete Artenschutzrechtliche Untersuchung stehen im Zusammenhang mit der gesamten Entwicklung des Gleisdreiecks und den hierfür durchgeführten faunistischen Untersuchungen für das Gesamtgebiet. Seit 2005 wurden Erfassungen auf dem Gleisdreieck vorgenommen. Trotz geeigneter Strukturen gelang bis auf eine Ausnahme kein Nachweis der Zauneidechsen. Dies wurde auf die isolierte Lage des Gleisdreiecks zurückgeführt. Bahnbrachen sind für Zauneidechsen zwar geeignete Biotopverbundstrukturen, die Bahnzuwegungen zum Gleisdreieck verlaufen aber unterirdisch und sind demnach keine geeigneten Verbindungen für die Zauneidechse. Die Schlussfolgerungen, die der Gutachtende demnach trifft, dass das Vorkommen der Zauneidechse ausgeschlossen werden kann, sind plausibel.

Für das Vorkommen der Ringelnatter fehlt es an Versteckmöglichkeiten. Waldeidechsen haben ebenfalls keine geeigneten Habitatstrukturen im Plangebiet. Auch für Amphibien haben sich die Strukturen im Plangebiet als nicht geeignet erwiesen. Der Untergrund ist durch den Gebäudeabriss und den daraus resultierenden Trümmerschutt zu steinig und damit zum Eingraben von Amphibien ungeeignet.

Zu 10. bis 12.

Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde für das Plangebiet des Bebauungsplans VI 140ca „Urbane Mitte“ erstellt, der 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Für die beiden Teil-Bebauungspläne sind nur die Aussagen des Gutachtens mit Bezug auf das jeweilige Plangebiet relevant.

Senstadt

Die für das Plangebiet relevanten Inhalte der Artenschutzrechtlichen Untersuchung wurden im Umweltbericht berücksichtigt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten, Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 BNatSchG verweisen auf die besonders geschützten Arten, das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die streng geschützten Arten.

Im Bebauungsplanverfahren wurde daher geprüft, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine faunistische Erfassung und die Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können. Die Inhalte und das Ergebnis sind unter Kapitel A II 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“) dargestellt.

Artenschutzrechtliche Konfliktlagen sind bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahme- oder Befreiungslage hineingeplant wird. Diese Prüfung ist dem Kapitel A II 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“ des Umweltberichts zu entnehmen.

Die Artenschutzrechtliche Untersuchung hat im Plangebiet keine gebäudewohnenden Tierarten festgestellt. Im Umweltbericht wurde die artenschutzrechtliche Prüfung für die kartierten Freibrüter Amsel, Fitis und Mönchsgrasmücke und Girlitz durchgeführt. Es wurden die Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 und 3 BNachSchG beurteilt. Im Ergebnis sind die Verbotstatbestände nicht erfüllt.

Unabhängig von faunistischen Kartierungen zum Bebauungsplan entstehen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erst im Vollzug. Das heißt vor Maßnahmenbeginn sind immer ganzjährig geschützte Lebensstätten festzustellen, da sich dies auch innerhalb eines Jahres verändern kann. Die Zugriffsverbote nach § 44 Abs.1 BNatSchG gelten unmittelbar.

Im Ergebnis werden weder die Artenschutzrechtliche Untersuchung ergänzt, noch die artenschutzrechtliche Prüfung geändert. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.

C15_Altlasten

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zum Thema Altlasten liegt das „Gutachten zur Altlastenerkundung Baufeld „Urbane Mitte““ vom 28.05.2014 vor. Es wurde von den Fachbehörden geprüft, es gab keine Beanstandungen. Gemäß Gutachten steht einer Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskatas-

Sensible

ter nichts entgegen, wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Umsetzung dieser Maßnahmen. Sollten im Vertragsgebiet darüber hinaus Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, verpflichtet sich die Projektträgerin, sie nach Maßgabe eines mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages zu sanieren. Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter dem Deutschen Technikmuseum, insbesondere der ehemaligen Fettgasanstalt, erfolgt die Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sogenannten Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung. Auch dazu verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan. Darüber hinaus müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung und dort bei der oberen Wasserbehörde, beantragt werden.

Das Thema Altlasten wird im Umweltbericht beschrieben und bewertet (siehe Kapitel A II 2.4.5 „Schutzgut Wasser“).

C16_Versickerungsfähigkeit

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Fachgutachten „Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit, Baugrund- und Gründungsgutachten“‘ vom 05.03.2016 wurde erstellt, um für drei in Diskussion befindliche Pioniernutzungen im nördlichen Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ die benannten Themen zu untersuchen.

Baugrund- und Gründungsgutachten werden in der Regel nicht für Bebauungspläne, sondern für konkrete Bauvorhaben erstellt. Es ist richtig, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kein Bestandteil des gutachterlichen Untersuchungsgebiets ist. Es bestand und besteht auch kein Erfordernis, ein solches Fachgutachten für den Bebauungsplan zu erstellen.

Das Baugrund- und Gründungsgutachten ist Bestandteil des Verfahrens, weil es zu den Böden in enger räumliche Nähe Informationen bietet. Auch im Untersuchungsbereich sind die Aussagen nur punktuell verbindlich. Der Gutachtende weist darauf hin, dass es sich bei den angelegten Bodenaufschlusspunkten lediglich um kleine, punktuelle „Einstiche“ in den Untergrund handelt. Kleinräumige Abweichungen könnten daher nicht ausgeschlossen werden.

Es besteht kein Erfordernis, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein weiteres Fachgutachten für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu erstellen.

Im Rahmen der bauvorbereitenden Planung und zur Abstimmung mit der Deutschen Bahn wurde für die ‚Urbane Mitte Süd‘ (Baufelder 6-7) ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Das Konzept ist jedoch kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Ergänzend wird auf folgendes Cluster verwiesen:

- C18_Niederschlagsbewirtschaftung

C17_Versiegelungsgrad

Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung geht auf gemeinsame Vereinbarungen zur Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreiecks im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 zurück. Bereits darin wurden Kennziffern zur Ausnutzung des Baufeldes ‚Urbane Mitte‘ festgelegt, siehe auch C48_GF/GFZ-Höhe.

Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen müssen realistisch angenommen werden. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es oberirdisch autofrei gestaltet werden soll. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der oberirdischen Oberflächenausprägung. Eine intensive Begrünung der ebenerdigen Freiflächen ist nicht möglich, aber es wird eine attraktive Freianlagengestaltung angestrebt. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs (Masterplan) ein erstes Freianlagenkonzept vor. Ergänzend hat sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu erstellen, das Konzept mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH abzustimmen und das Konzept umzusetzen.

Dazu wird auf das Cluster C58_Freiraumgestaltung verwiesen.

Die Belange des Wasserhaushalts werden unter C18_Niederschlagsbewirtschaftung abgewogen. Mögliche Auswirkungen der Umsetzung des Bebauungsplans auf das Klima wurden gutachterlich untersucht, siehe C20_klimaökologische_Auswirkungen. Auswirkungen auf das Stadtbild durch einen hohen Versiegelungsgrad des Vorhabens in dem dicht bebauten Innenstadtquartier sind nicht erkennbar. Das Plangebiet wird durch die offenen Gleisanlagen der Fernbahn als Zäsur vom Westpark getrennt und schließt südlich an den stark versiegelten ehemaligen Postbahnhof an. Insgesamt werden die Auswirkungen auf das Ortsbild unter C62_Ortsbild_Sichtachsen abgewogen.

Die Nachteile werden durch die Komfortlage am Park am Gleisdreieck ausgeglichen.

Die verschiedenen Belange wurden in die Abwägung eingestellt. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Begründung für den hohen Versiegelungsgrad

Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurden Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds festgelegt. Diese Kennziffern beinhalten einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll. Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert.

Neuausrichtung Regenwasserbewirtschaftung 2021

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben

im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser grundsätzlich über die belebte Bodenschicht versickert werden (Versickerungsgebot). Dabei handelt es sich um eine Soll-Vorschrift.

Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung 2022 und Städtebaulicher Vertrag

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagwassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

Senstadt

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Bezogen auf die in den Stellungnahmen benannten Einzelpunkte:

Zu 1-3

Sämtliches Niederschlagswasser soll im Plangebiet rückgehalten werden, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen.

Zu 4

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers zu prüfen.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, zugunsten des lokalen Wasserhaushalts Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes

Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. Negative Auswirkungen auf den Wasserkreislauf werden reduziert.

Bei den dargestellten möglichen Auswirkungen auf die Vegetation im Park am Gleisdreieck, die Bäume im Kiez sowie auf den Grundwasserstand handelt es sich (wie in der Stellungnahme dargestellt) um Vermutungen, die kein Gegenstand des Bebauungsplans sind.

Zu 5+6

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt. Insgesamt können nach dem Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet sowie 58 % als Brauchwasser genutzt werden.

Wie unter „Zu 4“ ausgeführt wurde, wird im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers angestrebt. 42% des Niederschlagswassers sollen auf dem eigenen Grundstück verdunstet und versickert und 58 % auf den Nachbargrundstücken Park am Gleisdreieck und Technikmuseum versickert oder zur Bewässerung gespeichert werden. Nur wenn diese angestrebte Versickerung / Nutzung zur Bewässerung nachweislich nicht umsetzbar oder die Versickerung / Nutzung zur Bewässerung auf den Nachbargrundstücken deutlich teurer als eine Brauchwassernutzung ist, kann die Projektträgerin von diesem Ziel abweichen.

Da eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht mehr zulässig und vorgesehen ist, trägt die ‚Urbane Mitte Süd‘ auch nicht zur Überlastung des Abwassersystems bei Starkregen bei.

Im Gutachten wird beispielhaft dargestellt, wie eine technische Lösung aussehen kann. Für die Regenwasserbewirtschaftungsanlagen wird eine Vorbemessung entsprechend den erforderlichen Retentionsvolumen durchgeführt. Es werden schematische Lagepläne mit beispielhafter Anordnung und baulicher Ausführung der Anlagen erstellt. Der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) wird geführt, der fünfjährliche Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Zu 7

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Nieder-

Gen-Shot

schlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Zu 8

Der Hinweis auf eine Einbindung von Wasser bei der Realisierung und Gestaltung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen. Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht der Bebauungsplanung.

Zu 9

Der Hinweis auf eine ökologische, durchlässige Pflasterung der Freiflächen wird zur Kenntnis genommen. Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht der Bebauungsplanung.

Zu 10

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) ist weder eine Bewässerung der Vegetation im Park noch im Plangebiet vorgesehen. Der Grund ist insbesondere, dass das Gutachten für die Bebauungsplanebene erarbeitet wurde. Es wurde der Nachweis zur Machbarkeit des vollständigen Rückhalts des Niederschlagswassers sowie der Bewirtschaftung auf dem eigenen Grundstück geführt und kein detailliertes Konzept erarbeitet.

Unter „Zu 4“ und „Zu 5+6“ werden die Regelungen zum Niederschlagsmanagement im Städtebaulichen Vertrag ausgeführt. Durch diese Regelungen wird das Ziel der Schwammstadt im Städtebaulichen Vertrag verankert.

Die Prüfung und Umsetzung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsentwässerungskonzepts (vgl. „Zu 7“).

Zu 11

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt.

Unter „Zu 4“ und „Zu 5+6“ werden die Regelungen zum Niederschlagsmanagement im Städtebaulichen Vertrag ausgeführt. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz der zulässigen hohen baulichen Dichte alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Bebauung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

Zu 12

Die Qualität des Grundwassers, des Trinkwassers und des Oberflächenwassers wird nicht beeinträchtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Erstellung

eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde. Vor der Umsetzung eines Konzepts müssen alle erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen eingeholt werden.

Abwägung

Im Gutachten erfolgt der Nachweis, dass sämtliches Niederschlagswasser im Plangebiet rückgehalten werden kann, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Damit wird der zunehmenden Belastung der Gewässer durch Mischwasserüberläufe entgegengewirkt.

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %.des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

1. Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
2. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Gemäß Umweltbericht verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

C19_Luftschadstoffe

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet und der Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die Luftqualität im Umfeld wurde 2017 ein Luftschadstoffgutachten

Senat

erstellt (Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca »Urbane Mitte« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Stand 31.03.2017). Das Fachgutachten war Bestandteil der Auslegung des Bebauungsplans. Dieses Fachgutachten wurde unter Berücksichtigung aktueller Grundlagen 2021 überarbeitet und liegt unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vor. Das aktualisierte Fachgutachten von 2021 bestätigt das Fazit des Fachgutachtens von 2017. Im Folgenden wird Bezug auf das Luftschadstoffgutachten von 2021 genommen.

Im Luftschadstoffgutachten wurde geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch für den Planfall durchgeführt.

Die Ausbreitungsrechnung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Die Ausbreitungsrechnung im Fachgutachten umfasst das betroffene Umfeld, insbesondere die Straßenzüge, in denen gemäß Verkehrsgutachten eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens erwartet wird. Das Untersuchungsgebiet wurde dem Untersuchungsgegenstand angemessen gewählt und wird nicht vergrößert.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung des Vorhabens die lufthygienischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfüllt werden. Zudem ergeben sich durch das Vorhaben keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebiets.

Weitere Festsetzungen zu Immissionsgrenzwerten sind nicht erforderlich.

Bezogen auf die in den Stellungnahmen benannten Einzelpunkte:

<u>Zu 1.</u>
Die Luftbelastung durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung ist sowohl sach- als auch fachgerecht ermittelt worden. Eine konkrete Kritik wird nicht vorgebracht.

<u>Zu 2.</u>
Den Abbildungen im Luftschadstoffgutachten ist zu entnehmen, dass bereits im nahen Umfeld kaum Auswirkungen zu erkennen sind. Es gibt kein Erfordernis, das Untersuchungsgebiet größer zu fassen. In der Modellierung wird sowohl der Städtebau als auch das prognostizierte Windfeld berücksichtigt.

<u>Zu 3. + 4.</u>
Im Luftschadstoffgutachten wird auch der Plannullfall für NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ dargestellt. Die Ausbreitungsrechnung für den Planfall hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Senstadt

Zu 5.

Im Fachgutachten wird auch die Belastung mit Feinstäuben untersucht. In der Modellierung des Planfalls wird sowohl der Städtebau als auch das prognostizierte Windfeld berücksichtigt.

C20_klimaökologische_Auswirkungen

Klimaökologisches Fachgutachten

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima liegt ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ vom 26.10.2018 vor. Das Ergebnis des Fachgutachtens wurde im Umweltbericht und in der Abwägung berücksichtigt. Es ist richtig, dass in diesem Gutachten insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck nicht den aktuellen Stand darstellt.

Das klimaökologische Fachgutachten wurde 2021 aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufenweise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt:

- Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)
- Klimaökologische Auswirkungen der Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)

Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140cab (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung inklusive Abwägung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Das klimaökologische Gutachten ist ein Fachgutachten, mit dem die Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima untersucht wurden. Der „gesamtgesellschaftliche ökologische und ökonomische Rahmen […]eines solchen Vorhabens“ sind weder Gegenstand eines Fachgutachtens noch Untersuchungsgegenstand im Rahmen der Bebauungsplanung, bzw. nur in dem Rahmen, wie es hier erfolgt ist.

Auswirkungen auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie die Wärmebelastung am Tag

Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand: 09/2021) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Zur Ermittlung der klimaökologischen Auswirkungen bei Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" wurden für eine windstille Sommernacht verschiedene meteorologische Parameter zum Kaltlufthaushalt simuliert. Sowohl die gesamtstädtische Betrachtung (GEO-NET 2015) als auch das klimaökologische Gutachten lassen erkennen, dass das angrenzende Areal des Parks am Gleisdreieck aufgrund seiner Lage eine wichtige lokale Funktion für den Luftaustausch und damit zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung in der angrenzenden Bebauung leistet. Für die klimaökologischen Auswirkungen lassen sich auf Grundlage der im Modell simulierten Klimaparameter folgende Ergebnisse zusammenfassen:

Oberflächennahe Lufttemperatur

Senat

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tat-

sächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Umweltbericht

Die bisherigen Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens wurden in der Umweltprüfung berücksichtigt (vgl. Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und Kapitel A II 1.2.13 „Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET / Klima 2.0“). Die aktualisierten Ergebnisse / Auswirkungen aus dem Fachgutachten von 09/2021 werden ebenso in die Umweltprüfung aufgenommen.

Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Abwägung

Die Inhalte des Fachgutachtens und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Sensiert

Die folgende Ausführung bezieht sich auf das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ vom 09/2021, siehe auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 1. Untersuchungsbereich

Der Fachgutachtende hat einen Untersuchungsbereich gewählt, der für die Untersuchungsinhalte relevant ist. Durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ist lediglich der Nahbereich betroffen. In der Zusammenfassung heißt es:

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt.

Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Wärmebelastung am Tage

Der Einfluss der Planungen auf die Wärmebelastung bzw. den Aufenthalt im Freien an Sommertagen mit starker solarer Einstrahlung ist auf den Nahbereich begrenzt. Es sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar.

Zu 2. Methodik – Windsituation / Nachtsituation

Im Gutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ “ vom 09/2021 wird auf Seite 4f. die gewählte Methodik erläutert:

„… Ausgangspunkt für die Ermittlung dieser Zusammenhänge ist eine austauscharme, sommerliche Hochdruckwetterlage, die häufig mit einer überdurchschnittlich hohen Wärmebelastung in den Siedlungsräumen sowie lufthygienischen Belastungen einhergeht. Während bei einer windstarken „Normallage“ der Siedlungsraum gut durchlüftet wird und eine Überwärmung kaum gegeben ist, stellt die windschwache Hochdruckwetterlage mit wolkenlosem Himmel im Sommer eine „Worst Case“-Betrachtung dar. Diese Wetterlage wird wegen der belastenden Wirkung auf die Gesundheit des Menschen unter besonderer Beachtung von Älteren, Kranken und Kindern zur Beurteilung der bioklimatischen Situation gemäß VDI-RL 3785 Blatt 1 herangezogen.

Die Nachtsituation ist dahingehend von Relevanz, da nur dann unter den windschwachen Bedingungen eine im Vergleich zu Siedlungsflächen intensivere Abkühlung auf Freiflächen mit Vegetation erfolgt. Dabei entstehen je nach Größe unterschiedliche Mengen an Kaltluft, welche als lokale Strömungssysteme Kalt-/Frischluft für den Siedlungsbereich liefern und dort die Wärmebelastung während sommerlicher Hitzeperioden abmildern können. Dargestellt wird eine windschwache, austauscharme sommerliche Wettersituation für die Monate Juli / August. …“

Es ist nicht entscheidend, ob die betrachtete Windsituation repräsentativ ist, sondern der Fachgutachtende hat eine methodisch sinnvolle Worst-Case-Betrachtung durchgeführt. Die Methodik wurde im Gutachten erläutert und begründet.

„bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken“

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit den beiden Türmen 6 (Höhe: 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe: 25 m ü. Gelände). Die übrigen Gebäude der ‚Urbanen Mitte‘ mit den 90 m hohen Türmen liegen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und sind hier kein Gegenstand.

Zu 3. Methodik – Analysehöhe von 2 m über Grund

Die Erläuterung zur Wahl der Wind- und Nachtsituation ist unter 2. Methodik – Windsituation / Nachtsituation erfolgt.

Zur Beurteilung der thermischen Auswirkungen sind die bodennahen Lufttemperaturen relevant, die im Gutachten bei einer Analysehöhe von 2 m über Grund ermittelt und dargestellt werden.

C22_Windkomfort

Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort

Zur Bewertung der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf den Windkomfort wurde eine „Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort für die Bebauungspläne VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin“ (Stand 10/18) erstellt. Es ist richtig, dass in diesem Gutachten insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck nicht den aktuellen Stand darstellt.

Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde 2021 aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufenweise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt:

- Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)
- Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand 09/2021)

Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140cab (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt.

Die Ergebnisse der Windkomfortanalyse von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung inklusive Abwägung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Auswirkungen

Zu 1. bis 5.

Inwieweit Windgeschwindigkeiten als störend empfunden werden, hängt deutlich von der momentan von einer Person ausgeübten Tätigkeit und ebenso von der Umgebung ab. Identische Windgeschwindigkeiten werden somit in Abhängigkeit von der Situation und der Umgebung durchaus unterschiedlich bewertet.

Senat

Der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ liegen folgende Beurteilungskriterien zugrunde:

- Kriterien des DGNB (SOC1.1 Thermischer Komfort im Freiraum) zum Windkomfort nach Lohmeyer et al. (1992)

  Dabei werden unterschiedliche Aufenthaltsbereiche definiert und nach der Überschreitungshäufigkeit einer individuellen Böenwindgeschwindigkeit (6-13 m/s) bewertet. Das DGNB-Kriterium gibt Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den verschiedenen Nutzungsbereichen durch mangelnden Windkomfort eingeschränkt wird.

- Gefährdungspotenzial durch Starkwind mittels der niederländischen Richtlinie zur Beurteilung des Windkomforts (NEN 8100, 2006)

  Die Abschätzung des Gefährdungspotentials mittels dieser Richtlinie ist Stand der Technik und aus meteorologischer Sicht übertragbar auf die Situation in Berlin. Die Beurteilung basiert auf einer Auswertung von Stundenmittelwerten der Windgeschwindigkeit in 2 m Höhe.

Im Rahmen der Windanalyse wurde das lokale Windfeld in der großräumigen Umgebung der geplanten Flächennutzungsänderung für den IST-Zustand und den Planfall (B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) mit Hilfe numerischer Simulationen analysiert. Dabei wurden Stundenmittelwerte der Windgeschwindigkeit und Böen mit einer Andauer von 10 Sekunden ausgewertet. Die Ergebnisse für unterschiedliche Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten wurden mit Hilfe der Messdaten der Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes Flughafen Berlin Tegel klimatologisch gewichtet und Überschreitungshäufigkeiten für unterschiedliche Windböengeschwindigkeiten bestimmt.

Windkomfort nach Kriterien des DGNB

Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Im Nahbereich der geplanten Gebäude werden im Windschatten der Baukörper die Windkomfortklassen zumeist eingehalten, während insbesondere in den in West-Ost-Richtung verlaufenden Räumen zwischen dem geplanten Gebäudeensemble der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und dem nördlich angrenzenden ehemaligen Postbahnhof sowie vor allem südlich des geplanten Gebäudeensembles durch Kanalisierungseffekte in Hauptwindrichtung aus West der Windkomfort eingeschränkt wird. Es kommt zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Neben dem Plangebiet selbst ist auch ein Teilbereich des südlich angrenzenden Ostparks (Platz am Stellwerk und anschließende Sportanlagen) von den veränderten Windverhältnissen betroffen.

Generell ist festzuhalten, dass Böen stärker als 8 m/s nur mit sehr geringer Häufigkeit auftreten. Wind mit einer Stärke von 5,5-7,9 m/s entspricht einer mäßigen Brise und einer Windstärke von 4 Beaufort, mit einer Stärke von 8,0-10,7 m/s einer frischen Brise und einer Windstärke von 5 Beaufort. Nach den DGNB-Kriterien bedeutet das, das unter Berücksichtigung des Windkomforts die Aufenthaltsqualität für einen längeren Aufenthalt überwiegend gegeben ist.

Gefährdungspotenzial durch Starkwind

Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung für den Planfall (Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) nicht vor.

Senat

Ergebnis

Ein Gefährdungspotenzial durch Starkwind ist nicht gegeben. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB im Außenraum auf 2 m Höhe stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu 6.

In der Windkomfortanalyse wird der Hinweis zur Planung gegeben, dass der Windkomfort in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. grünbaulicher Art, verbessert werden kann und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimiert werden können. Da gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind, werden im Bebauungsplan dazu keine Festsetzungen getroffen. Das ist Gegenstand der anschließenden konkretisierenden Freiflächenplanung. Es ist richtig, dass die Realisierung grünbaulicher Maßnahmen aufgrund der hohen Versiegelung schwierig ist. In die Abwägung werden auch die in der Windkomfortanalyse ermittelten Auswirkungen eingestellt. In der Begründung zum Bebauungsplan wird nicht davon ausgegangen, dass Maßnahmen zur Verbesserung des Windkomforts erfolgen.

Zu 7.

Eine großräumige Analyse der Luftqualität ist kein Gegenstand der Windkomfortanalyse. Zur Luftqualität siehe C19_Luftschadstoffe.

Umweltbericht

Die bisherigen Ergebnisse der Windkomfortanalyse wurden in der Umweltprüfung berücksichtigt. Die aktualisierten Ergebnisse / Auswirkungen aus dem Fachgutachten vom 09/2021 werden ebenso in die Umweltprüfung aufgenommen.

Abwägung

Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

C23_Eingriff_Ausgleich

Eingriff

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt. Nur ein sehr geringer Teil kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden.

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Für das Plangebiet insgesamt ergibt sich ein Gesamtkostenäquivalent von 89.234,37 € (brutto). Davon entfallen 11% auf die biotischen Komponenten und 89% auf die abiotischen Komponenten.

Senstadt

Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Diese Maßnahmen wirken nur auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts und gleichen den biotischen Kompensationsbedarf vollständig aus. Für die abiotischen Komponenten, die den Großteil des Kompensationsbedarfs ausmachen, erfolgt kein direkter Ausgleich. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang durch die Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet ca. 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit, das nicht im Plangebiet ausgeglichen wird. Das Kompensationsdefizit kann auch nicht im Park am Gleisdreieck ausgeglichen werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen.

Ausgleichsmaßnahmen

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat sowohl darüber, ob und wie Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen sind, als auch darüber, in welcher Form diese zu erfolgen haben, abwägend zu entscheiden. In die Abwägung wurde auch eingestellt, dass einige Anwohnende der Ansicht sind, dass ihnen Kompensationsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain nichts nützen würden.

Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain entstanden nach 1945 aus den gesprengten und mit Trümmerschutt aufgefüllten Bunkern. Sie weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet das Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung. Die Gesamtmaßnahme ist in verschiedene Bauabschnitte geteilt (Bereiche 1-40). Die Maßnahmen bestehen hauptsächlich aus Pflanzungen, Aussaaten, Gehölzpflege, Totholzanreicherungen, Sicherungs- und Bodenarbeiten sowie Einzäunungen. Das verbleibende Kompensationsdefizit, das sich aus den abiotischen Eingriffen ergibt, soll durch Pflanz- und Pflegemaßnahmen (biotische Komponenten) gedeckt werden.

Da auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst nur eingeschränkte Ausgleichsmöglichkeiten bestehen, stellen die Bunkerberge eine sehr gut geeignete Alternative dar, unabhängig davon, ob Anwohnende direkt oder indirekt profitieren. Denn die ökologische Aufwertung dieser Flächen ist dringend erforderlich, die Flächen stehen zur Verfügung und ein vollständiger Ausgleich der Maßnahmen kann dort sichergestellt werden (vgl. Kapitel A II 2.5.1.8 „Planexterne Ausgleichsmaßnahme“)).

Sicherung der Umsetzung

Die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets wurden in textlichen Festsetzungen, diejenigen außerhalb des Plangebiets gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB im Städtebaulichen Vertrag verbindlich gesichert (vgl. Kapitel A II 2.5.1.7 „Vermeidung und Ausgleich“)). Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin damit umfassend nach (vgl. Kapitel A II 2.5.1.7 „Vermeidung und Ausgleich“).

Verfahren / Ermittlung von Kostenäquivalenten

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten empfiehlt sich dann, wenn keine Funktionen besonderer Bedeutung betroffen sind. Dies ist bei dem Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Fall. Die erhebliche Beeinträchtigung von Schutzgütern (Tabellenverweis) ist nicht gleichzusetzen mit der Prüfung, ob Funktionen besonderer Bedeutung betroffen sind. Dies wäre z.B. der Fall, wenn besonders geschützte Biotope, übergeordnete Luftleitbahnen,

besonders schützenswerte Böden oder europarechtlich geschützte Tierarten betroffen sind. Dies ist nicht gegeben und so kann anhand einfacher Faktoren der Kompensationsumfang bestimmt werden.

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wurde in der Fassung angewendet, das zum Zeitpunkt der Einleitung des Planverfahrens gültig war. Dies ist eine gängige Vorgehensweise und wurde mit dem zuständigen Umwelt- und Naturschutzamt abgestimmt. Daher werden noch 13 Euro statt 35 Euro und ein geringerer Pflegezeitraum angesetzt.

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wird nicht geändert.

C24_Baulogistik

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Baulogistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Konzept zu den Grundzügen der Baulogistik erstellt, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße als einzige Erschließung. Auch die baulogistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen.

Das konkrete Konzept zur Baulogistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet. Darin sind auch Prognosen zum Baustellenverkehr und Konzepte zur Abwicklung aufzuzeigen.

Der Vorschlag, die geplante S-Bahnstrecke der S21 für die Abwicklung des Baustellenverkehrs zu nutzen, ist leider nicht umsetzbar. Der 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 befindet sich nach Bestellung durch das Land Berlin zurzeit bei der Deutschen Bahn in der Vorplanung. Die Inbetriebnahme dieses Abschnittes wird für das Jahr 2037 angenommen. Das ist jedoch von vielen Randbedingungen abhängig und von daher unverbindlich. Nach dem jetzigen Planungsstand wird die ‚Urbane Mitte‘ deutlich vor dem 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 realisiert. Die Abwicklung von Baustellenverkehren über die S-Bahn-Gleise erscheint vor diesem Hintergrund als nicht umsetzbar.

C25_baubedingte_Auswirkungen

Im Umweltbericht werden auch die baubedingten Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet. Sie sind in der Begründung dargestellt. Die Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass baubedingte Auswirkungen während der Bauphase möglich sind. Hier ist aber nicht von erheblichen Auswirkungen auszugehen, da die Baumaßnahme auch zeitlich begrenzt sein wird.

Es ist nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen, beim Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den Radfernweg (Verbindung zwischen West- und Ostpark) zu sperren.

Sensiot.

C26_Gesamtentwicklung

Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) am Rand und einem großen zusammenhängenden Park im Inneren. Als Grundlage für die Umsetzung des Konzeptes wurde der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 abgeschlossen.

Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck vom 27.09.2005, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenSW, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico Real Estate (Rechtsnachfolgerin: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico Real Estate (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren.
- Zum anderen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“), und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 diente zunächst ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens ‚Urbane Mitte‘ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2024, weder die Grundstücksübertragungen abgeschlossen noch der Park gebaut. Das Vertragspaket hat indes ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen, als Kaltluftschneise und als grüne innerstädtische Fahrradverbindung zur Verfügung stehen.

Der Ausgleichsmechanismus sieht vorrangig einen Ausgleich von Nutzungsmaßunterschreitungen in anderen Baufeldern vor und erst in einem zweiten Schritt einen möglichen Ausgleichsanspruch. In diesem Zusammenhang haben die Vertragsparteien die Erstellung einer Bilanzierung vereinbart, um feststellen zu können, ob und gegebenenfalls welche Abweichung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung vom vorgesehenen Nutzungskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt vorliegt. Für den Fall einer wesentlichen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags zum wirtschaftlichen Nachteil der Vivico kann diese nach dem Rahmenvertrag einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 geht auf einen Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Regierenden Bürgermeister von März 1994 zurück (Anlage 1 zum städtebaulichen Rahmenvertrag 2005), der den Ankauf von nur 16 ha Fläche durch das Land Berlin als Flächen für den naturschutz-rechtlichen Ausgleich für die Bebauung am

Potsdamer Platz/ Leipziger Platz betraf. Bereits in diesem Notenwechsel vereinbarten die Parteien die Entwicklung der restlichen Flächen des Gleisdreiecks, d.h. Flächen von beachtlichem Ausmaß als Bauflächen.

In den weiteren Verhandlungen erreichte Berlin, dass die Baufelder erheblich reduziert wurden und stattdessen große Flächen zeitnah nach Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags an das Land Berlin übertragen wurden. Teilweise erwarb das Land Berlin die Flächen zum Verkehrswert. Aufgrund der Tatsache, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) ausgewiesen wurden, konnte das Land Berlin weitere Teilflächen als zugeordnete Ausgleichsflächen unentgeltlich ebenso zeitnah erwerben. Diese Teilflächen wurden als Ausgleichsflächen definiert, um dort Ersatzmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe durchzuführen, die durch die Festsetzung von Bebauungsplänen auf den Baufeldern entstehen würden. Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2022, die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen und der Park nicht gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen. Gleichzeitig forderte die Deutsche Bahn/ Vivico Real Estate jedoch eine Sicherheit hinsichtlich der ausgewiesenen Baufelder, die über den Ausgleichsmechanismus hergestellt wurde.

Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der Innenstadt.

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 verankert wurden. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.

Zu den im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck formulierten Zielen für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘, siehe auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

C27_Ziel_B-Plan

Die rechtliche Grundlage zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt in § 1 Abs. 3 BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; …“

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es, Planungsrecht für das

SenSUT

in einem städtebaulichen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in diesem Teilplangebiet zu schaffen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005, insbesondere für das Baufeld 'Urbane Mitte', berücksichtigt. Der städtebauliche Rahmenvertrag wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate geschlossen. Die in diesem Vertrag formulierten Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, vgl. auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

SenStadt

Von Bürger*innen wird kritisiert, dass es keinen „zwingenden“ Bedarf für die Planung gäbe und die Planung an den „Bedürfnissen der Bürger*innen und Kinder“ vorbeigeplant wäre. Diese Kritik wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht nachvollzogen werden. Es ist Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ städtebaulich zu entwickeln. Die vorgesehenen Nutzungen sind für den Standort gut geeignet. Es gibt Bedarf für die Nutzungen (siehe C42_Büromarkt_Büroflächen). Nicht mit jeder einzelnen Nutzung können die Belange aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Die ‚Urbane Mitte‘ ist Teil eines größeren Stadtquartiers mit unterschiedlichen Nutzungen. Im Stadtquartier sollen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Flächen für Büroarbeitsplätze entstehen, d.h. hier ist in Ergänzung zu den umliegenden Nutzungen ein Arbeitsschwerpunkt vorgesehen.

Es ist ebenso nicht nachvollziehbar, warum die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen Umsteigepunkt des ÖPNV den „sozialen Bruch in Kreuzberg befeuern“ würde. Der Aufenthalt im Park ist den Bürger*innen des Bezirks weiter möglich, (siehe C68_PAGAufenthaltsqualität). Das bestehende Quartier wird entsprechend des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 weiterentwickelt und ergänzt.

§1 Abs. 5 BauGB

In §1 Abs. 5 BauGB heißt es: „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

Diese Anforderungen werden mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vielen Punkten erfüllt. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird eine innerstädtische Konversionsfläche als ein gut erschlossener Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar gemacht. Die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen wird gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Mit dem Angebot von zentral gelegenen Flächen für Arbeitsplätze werden wirtschaftliche Belange berücksichtigt und die Nutzungsmischung im Stadtteil gefördert. Die städtebauliche Gestalt wurde in einem Wettbewerb erarbeitet, das Ortsbild wird zum einen erhalten und zum anderen weiterentwickelt, siehe auch C62_Ortsbild_Sichtachsen. Der Mehrwert der Planung wird unter C09_Mehrwert ausgeführt. Aufgrund der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet, in dem die Ziele und Maßnahmen für ein nachhaltiges und klimaangepasstes Quartier dargestellt werden, vgl. auch C59_nachhaltiges_Quartier.

Die Stellungnahmen zur Versiegelung und Verdichtung, zur Einbindung, zum städtebaulichen und Nutzungskonzept sowie zur Nachhaltigkeit, zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung werden in gesonderten Clustern abgewogen und sind dort ausgeführt:

- C30_Versiegelung_Verdichtung

- C29_Einbindung
- C28_städtebauliches_Konzept
- C31_Nutzungskonzept
- C59_nachhaltiges_Quartier

Im Ergebnis der Abwägung wird das Ziel weiterverfolgt, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C28_städtebauliches_Konzept

Ziel ist es, auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs zu entwickeln, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas „Herausragendes“ gestaltet werden soll. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Das städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wurde unter Beteiligung von Bürger*innen und Expert*innen / Fachleuten aus der Verwaltung und dem Privatsektor entwickelt, siehe C76_Beteiligungsmöglichkeit.

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf aus dem 2015 durchgeführten 2-phasigen städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ zugrunde. An dem Wettbewerb hatten sich 22 Städtebau-/ Architekturbüros beteiligt. Die ehemalige Senatsbaudirektorin Regula Lüscher war ebenfalls Mitglied des Preisgerichtes. Mit dem Wettbewerbsverfahren wurde das Ziel eines gemeinsam aus einem Ideenpool ausgewählten hochwertigen städtebaulichen Entwurfs für die ‚Urbane Mitte‘ verfolgt und erreicht.

Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Im Vorentwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurden beide Siegerentwürfe als Varianten für die bauliche Entwicklung berücksichtigt. Nach den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurde in einer abschließenden Preisgerichtssitzung die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen. Damit wurde ein Entwurf mit sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert. Dieser Entwurf wurde zu einem Masterplan weiterentwickelt und bildet die Grundlage für das Aufstellungsverfahren der Bebauungspläne für die ‚Urbane Mitte‘.

<u>Projekt ‚Urbane Mitte‘</u>

Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ enthält zum einen den Neubaubereich und zum anderen vor allem im Nordosten Bereiche mit Bestandsbauten, wie insbesondere dem U-Bahnviadukt Gleisdreieck. Im Neubaubereich der ‚Urbanen Mitte’ sollen sieben Türme (bauordnungsrechtliche Hochhäuser) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Bahnhof entstehen.

Die Türme sind, allerdings nicht linear, in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben dabei deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die jeweils unterschiedlich ausgerichtet sind. Es werden sieben Baufelder aus jeweils Sockel mit Turm gebildet, von denen fünf im nördlichen Bereich zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Bahnhof Gleisdreieck liegen (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte

Nord)) und zwei im Süden des Plangebiets südlich der STATION Berlin (Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“). Die Türme werden von Norden nach Süden mit Turm 1 bis 7 bezeichnet.

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 7.940 m^2, davon entfallen 2.160 m^2 auf die Privatstraße und 5.780 m^2 auf die beiden Kerngebiete.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden Baufelder MK 6 und MK 7. Hier ist die Errichtung der beiden Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) auf deinem gemeinsamen Sockelbau geplant: Der nördliche Turm als Hochhaus mit 49 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm mit 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen). Zur besseren Einbindung wurden die Gebäudehöhen nach Süden zum Ostpark hin deutlich abgestuft. Die Türme werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Unterirdisch ist eine baufeldübergreifende Tiefgarage (Tiefgarage Süd) geplant (im städtebaulichen Konzept sind 2 Untergeschosse vorgesehen). Sie wird über eine Tiefgaragenzufahrt am südlichen Ende der verlängerten Trebbiner Straße (privat) erschlossen.

Insgesamt ist in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Realisierung von ca. 23.750 m^2 Geschossfläche vorgesehen.

Im Ergebnis der Abwägung verfolgt der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nach wie vor das Ziel, den Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb festzusetzen. Die Entwicklung der Planung entspricht den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenvertrags und ist transparent sowie im Konsens mit den relevanten Fachbehörden erfolgt. Im Ergebnis der Abwägung wird kein Erfordernis gesehen, die Planung zu ändern oder einen erneuten städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zur näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Bürger*innen der Meinung sind, dass hier ein städtebauliches Konzept festgesetzt werden soll, das dem Ort nicht gerecht wird.

Ergänzend wird auf folgende Cluster verwiesen:

- C48_GF/GFZ-Höhe
- C50_Gebäudehöhen
- C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
- C62_Ortsbild_Sichtachsen

C29_Einbindung

Die Einbindung eines neuen Quartiers ist nicht unbedingt gleichzusetzen mit einer Angleichung an vorhandene städtebauliche Strukturen und Nutzungen. Es geht darum, die Bedeutung des Standorts im Kontext vorhandener Strukturen herauszuarbeiten, um eine sinnvolle Ergänzung und Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Senstadt

Für die ‚Urbane Mitte‘ bedeutet das, dass auf einer verlärmten Gewerbebrache ein urbanes Quartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen soll, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas „Herausragendes“ gestaltet werden soll.

Das Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ ist Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird das Planungsrecht für den südlichen Teil des städtebaulichen Konzepts mit Turm 6 (49 m Höhe) und Turm 7 (25 m Höhe) geschaffen. Die Gebäudehöhen im Umfeld werden berücksichtigt, aber nicht in Form einer Angleichung der Gebäudehöhen im Plangebiet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll sich städtebaulich von der Umgebung abheben. Die Bebauung ragt hervor und soll für die Öffentlichkeit erlebbar und nutzbar sein. Die Türme werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Die ‚Urbane Mitte‘ stellt eine Ergänzung der vorhandenen Wohn- und Mischgebietsstrukturen dar. An einem wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt mit vielen Fahrgästen wird im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege ein Arbeits- und Versorgungsstandort in Ergänzung von unterschiedlichen Angeboten (Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote, kulturelle Nutzungen) in den unteren Geschossen ausgebildet.

Für die Nutzenden, die Anwohnerschaft und Besucher*innen des Parks wird das Quartier durchlässig gestaltet, damit es nicht zu einer Insel wird, sondern sich insbesondere in der Funktion eines wichtigen ÖPNV-Kreuzungs- und Umsteigepunktes in die Umgebung einbindet, erkennbar und gut erreichbar ist.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dabei das in einem Wettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

C30_Versiegelung_Verdichtung

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/2015 beräumt. Die innerstädtische Konversionsfläche wird als ein gut erschlossener Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar gemacht. Mit der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C31_Nutzungskonzept

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan. Als Art der baulichen Nutzung werden in den beiden Baugebieten Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für dieses Baufeld eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt.

Die ‚Urbane Mitte‘ ist nie als Wohnstandort vorgesehen worden und dafür überwiegend auch nicht geeignet. Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers.

In der BauNVO wird definiert, welche Nutzungen in Kerngebieten zulässig sind und ausnahmsweise zugelassen werden können. Der Nutzungskatalog wird im Bebauungsplan über ergänzende Festsetzungen leicht modifiziert. Bestimmte Nutzungen werden ausgeschlossen oder sind nur ausnahmsweise zulässig, insgesamt soll hier aber ein breites Nutzungsspektrum zulässig sein. Dazu gehören in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehört ein unverbindliches Nutzungskonzept. Auch wenn danach im Plangebiet die Büronutzung überwiegen soll, so sind in den publikumswirksamen unteren Geschossen der Bürogebäude vielfältige Nutzungen vorgesehen, die zu einer feinkörnigen Mischung und Belebung des Quartiers beitragen sollen. Unter Berücksichtigung des Umfelds bildet die ‚Urbane Mitte‘ als vorrangiger Arbeitsschwerpunkt einen fehlenden Baustein in einer grobkörnigen Mischung mit bisher vorrangig Wohnungsneubauten. Hier wird das Ziel der 15-Minuten-Stadt weiterverfolgt. Ergänzt wird die Nutzung durch die Frequenzen aus dem nahegelegenen Umsteigepunkt des ÖPNV, d.h. aus dem U-Bahnhof Gleisdreieck und dem geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck.

Auch wenn der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan bereits 2015 gefasst wurde, wird nach wie vor ein Bedarf an Büroflächen, Hotelbetten sowie einem ergänzenden Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangeboten sowie kulturellen Nutzungen gesehen. Zentral gelegene Büroarbeitsplätze decken Bedarfe von Unternehmen und Arbeitnehmern, ebenso wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen die Bedarfe von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen decken. Ein Einkaufszentrum ist kein Inhalt des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Das konkrete Nutzungskonzept wird in späteren Planungsphasen entwickelt und kann innerhalb des Spielraums der Festsetzungen an aktuelle Erfordernisse angepasst werden.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein anziehendes Stadtquartier mit kerngebietstypischen Nutzungen, allerdings unter Einschränkung des zulässigen Einzelhandels, an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Die Stellungnahmen zur Festsetzung der Kerngebiete sowie zu einigen einzelnen Nutzungen werden in gesonderten Clustern abgewogen:

- C41_Kerngebiet
- C42_Büromarkt_Büroflächen
- C43_Forderung_Wohnen
- C44_Einzelhandel
- C45_Vergnügungsstätten

C32_Unbelebt

Es ist ein Planungsziel, dass die ‚Urbane Mitte Süd‘ auch außerhalb der Bürozeiten belebt ist. Das wurde in der Projektplanung berücksichtigt. In den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ist eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung (Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen) vorgesehen. Im Sockelbau soll auch eine Sport-/ Mehrzweckhalle entstehen. Hier ist ein Sportschwerpunkt geplant, es können aber ebenso andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt, um eine flexible Anpassung an sich ändernde Bedarfe zu ermöglichen.

Die Zielgruppen sind die Berufstätigen in den Büros vor Ort, Anwohnende, Parkbesuchende, ÖPNV-Nutzende und auch Tourist*innen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

Frequenzen ergeben sich außerdem

- aus der Einbindung in das nahe Umfeld
- aus dem ÖPNV-Knotenpunkt, der noch weiter ausgebaut wird (S21/ S-Bahnhof Gleisdreieck)
- aus dem öffentlichen Fuß- und Radweg von der Trebbiner Straße zum Radfernweg
- von dem angrenzenden Radfernweg / Verbindungsweg zwischen West- und Ostpark
- aus Veranstaltungen in der südlichen Halle der STATION Berlin
- aus dem Ostpark: dem südlich angrenzenden Café im Stellwerk, dem Generalszug und der Skaterbahn

Wohnen ist in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht vorgesehen und wird im Bebauungsplan bis auf ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen ausgeschlossen, da hier überwiegend keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet sind, siehe C43_Forderung_Wohnen.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit kerngebietstypischen Nutzungen, allerdings unter Einschränkung des zulässigen Einzelhandels, an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C33_alternatives_Konzept

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ stellt das Planungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg dar. Für die Fläche, auf der die ‚Urbane Mitte‘ entstehen soll, wurden bereits mit dem Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005 die Planungsziele festgelegt (Kapitel A I 4 „Entwicklung der Planungsüberlegungen“). Dabei ist zu beachten, dass nur durch Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck mit der Deutschen Bahn die Realisierung des Parks am Gleisdreieck möglich wurde.

SenStadt

Die Entwicklung der Ziele zur Konversion des ehemaligen Güterbahngeländes im Gesamtareal Gleisdreieck, die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn um die Freistellung und Übertragung sowie die vertraglichen Regelungen werden unter C26_Gesamtentwicklung dargestellt. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurden die Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags im Werkstattverfahren und einem städtebaulichen Wettbewerb weiter ausgeführt und konkretisiert.

Für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wurde in einem langjährigen Prozess das mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorliegende Konzept entwickelt.

Die Vorschläge der Bürger*innen zu den Änderungen, Ergänzungen und Alternativen zum Städtebau und zur Nutzung werden zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt.

Für die Nutzungsvarianten besteht an diesem Standort entweder kein Bedarf (Bedarf an Grün- und Freiflächen ist hier gedeckt), der Standort ist nicht geeignet (Wohnnutzung, s. C43_Forderung_Wohnen) oder es gibt andere geeignetere Standorte (gemeinnützige Begegnungsräume, Nachbarschaftsprojekte, bewohnerorientierte Nutzungen, Gemeinschaftsflächen sollten in Wohngebiete integriert sein).

Die Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zum städtebaulichen Entwurf werden als Ideen und Anregungen zur Kenntnis genommen. Zum Vorschlag, hier Flächen für die Entwicklung und Erprobung neuer Formen der Stadtarchitektur einzurichten, ist auf den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb hinzuweisen. Damit hat sich die Projektträgerin offen gegenüber neuen Formen der Stadtarchitektur gezeigt.

Im Ergebnis der Abwägung ist kein Vorschlag, insbesondere unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Liegenschaft, gegenüber dem verfolgten Planungskonzept so überlegen, dass eine der benannten Entwicklungsalternativen dem bisherigen Planungsziel vorzuziehen wäre. Es besteht kein Erfordernis, von dem breit abgestimmten und auch immer wieder politisch bestätigten Konzept abzuweichen. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C34_zusätzlicher_Verkehr

Verkehrsprognose / Plan-Nullfall

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten (Stand: 27.03.2019) erstellt. Im Verkehrsgutachten wird zwischen dem Plan-Nullfall (Prognose 2030) und dem Planfall unterschieden, der dem durch das Vorhaben ausgelösten Verkehr entspricht. Für die Beurteilung im Bebauungsplanverfahren ist nur der zusätzliche Verkehr relevant, der durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ausgelöst wird.

Zu 1.

Im Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (Stand 27.03.2019) wird als Plan-Nullfall die mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmte Prognose 2030 verwandt. Darin sind auch andere Vorhaben berücksichtigt.

Zu 2.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das DHL-Depot in der Luckenwalder Straße wird nicht durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursacht. Es sind keine Änderungen im Verkehrsgutachten erforderlich.

Senstadt

Zu 3. Einfluss von Pop-Up-Lanes auf das bisherige gutachterliche Ergebnis

a. Mit Beginn des 1. Quartals 2020 wurde nördlich des Landwehrkanals entlang des Halleschen Ufers zwischen Hallesches Tor und Köthener Straße temporär ein geschützter Radfahrstreifen („Pop-Up-Lane“) eingerichtet. Die Radverkehrsanlage wird derzeit als dauerhafte Maßnahme umgesetzt. Zudem wurde im 2. Quartal 2020 südlich des Landwehrkanals (u.a. entlang des Schöneberger Ufers) ebenfalls ein temporärer Radfahrstreifen eingerichtet. Die dauerhafte Umsetzung befindet sich derzeit ebenfalls im Bau.

b. Die „Pop-Up-Lanes“ und die dauerhaften geschützten Radfahrstreifen entlang des Landwehrkanals betreffen zum Teil die für das Vorhaben maßgebenden Knotenpunkte. Sie reduzieren dort die Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr und haben grundsätzlich einen Einfluss auf die Kapazität der Knotenpunkte.

c. Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung waren die entfallenden durchgehenden Fahrstreifen auf dem Halleschen Ufer zum Teil dem Busverkehr vorbehalten (Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für Radverkehr und Taxi). Auf weiteren Abschnitten dient der rechte Fahrstreifen (außerhalb der Hauptverkehrszeiten) dem ruhenden Verkehr. Die Fahrstreifen standen somit bereits im Bestand nicht (jederzeit) dem fließenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.

d. Die entfallenden (durchgehenden) Fahrstreifen auf dem Schöneberger Ufer/ Tempelhofer Ufer dienten im Bestand zum Teil dem ruhenden Verkehr. Zudem wurden sie bereits durch Radfahrende genutzt, da im Seitenraum keine Radverkehrsanlagen vorhanden waren. Die Fahrstreifen standen somit bereits im Bestand nicht (vollständig) dem fließenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.

e. Der überwiegende Kfz-Verkehr (und auch der Radverkehr) verkehrt an den betreffenden Knotenpunkten im Geradeausverkehr entlang der Uferstraßen. Die hintereinanderliegenden Knotenpunkte einer Fahrtrichtung sind für den Kfz-Verkehr koordiniert („Grüne Welle“). Eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl (und ggf. eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens) hat auf diese übergeordneten Verkehrsströme somit keinen maßgebenden Einfluss. Es kann lediglich zu zusätzlichen Beeinträchtigungen durch rechts abbiegende Fahrzeuge kommen. Diese Einschränkungen werden durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) und die zuständigen Verwaltungen des Bezirks im Sinne der Förderung des Umweltverbunds akzeptiert.

f. Das im Verkehrsgutachten mit Stand vom 27.03.2019 unterstellte Kfz-Verkehrsaufkommen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist im Vergleich zum bestehenden Aufkommen entlang der übergeordneten Straßen sehr gering. Auch nach der Neuaufteilung des Straßenraums durch die geschützten Radfahrstreifen wird der übergeordnete Verkehr durch das Vorhaben nicht maßgeblich beeinflusst (vgl. Verkehrsgutachten vom 27.03.2019, Kapitel 6.5.1). Die im Fachgutachten ermittelten zu erwartenden Einschränkungen für einzelne untergeordnete Ströme (durch das Gesamtvorhaben ‚Urbane Mitte‘) werden durch die Radverkehrsanlagen entlang der Uferstraßen nicht beeinflusst (vgl. Verkehrsgutachten vom 27.03.2019, Kapitel 6.5.2). Die empfohlenen Maßnahmen zur Überprüfung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten bleiben weiterhin gültig.

g. Es wird davon ausgegangen, dass die Signalsteuerungen der betreffenden Knotenpunkte im Zuge der dauerhaften Einrichtung der Radverkehrsanlagen durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) bzw. den Bezirk überarbeitet werden bzw. dies auf Grundlage einer entsprechenden Aufgabenstellung in Auftrag gegeben wird. Zum Zeitpunkt der Überarbeitung sind den beteiligten Behörden die unterstellten Verkehrsmengen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Senstadt

(und auch den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) bekannt. Es ist davon auszugehen, dass sie bei der Planung berücksichtigt werden.

h. Entsprechend angepasste verkehrstechnische Unterlagen (VTU) liegen den Verkehrsgutachtenden nicht vor. Für die Knotenpunkte Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Straße (LSA 07096 und 07097) wurden die verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) aktualisiert (Stand: Mai 2020, Inbetriebnahme: 15.09.2020). Die Popup-Radwege oder dauerhaften Radanlagen sind hier aber noch nicht berücksichtigt (Stand: 04.02.2021). Eine erneute Prüfung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auf Grundlage dieser verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) ist daher – insbesondere wegen des geringen zusätzlich unterstellten Verkehrs der Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ – zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend. Die Verkehrsqualität wird durch die übergeordneten Maßnahmen sowie den bestehenden Verkehr beeinflusst. Das Aufkommen durch die ‚Urbane Mitte Süd‘ hat hierauf keinen maßgebenden Einfluss. Für die weiteren Knotenpunkte wurden bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aktualisierungen vorgenommen.

i. Durch die Herstellung der Radverkehrsanlagen in unmittelbarer Nähe des Umfelds kann davon ausgegangen werden, dass die Erschließung des Gebiets mit dem Fahrrad gegenüber den im Fachgutachten getroffenen Annahmen noch zunehmen wird. Entsprechend wird unterstellt, dass sich der MIV-Anteil weiter reduzieren wird.

Unter Berücksichtigung neuer Regelwerke und der Anmerkungen in den Stellungnahmen wurde das Verkehrsgutachten aktualisiert und liegt unter dem Titel „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain Kreuzberg“ mit Stand vom 03.08.2021 vor. Die planbedingte Verkehrsprognose hat sich nicht geändert.

Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das gesamte Vorhaben wird festgestellt, dass in den Spitzenstunden in den maßgebenden übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet wird. Das bedeutet, dass der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der durch das Plangebiet zu erwarten ist, mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden kann. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

Das Verkehrsgutachten wurde mehrfach mit der dafür zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.

Emissionen des erhöhten Verkehrsaufkommens

Die Emissionen des zusätzlichen Verkehrs hängen zum einen vom Umfang und zum anderen vom Verkehrsmittel ab, z.B. einem Pkw mit einem Verbrennungsmotor oder mit Elektroantrieb. Es wurde bereits ausgeführt, dass der zusätzlich entstehende Verkehr im Verhältnis zum Bestand gering ist. Auch eine Aussage über zukünftige Verkehrsmittel kann nicht getroffen werden. Eine pauschale Betrachtung ist von daher nicht möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass die heutigen ökologischen Probleme nicht über eine Verhinderung von Stadtentwicklung auf bisherigen zentralen innerstädtischen Brachflächen mit Neubauten, die das bestehende Aufkommen nur gering erhöhen, gelöst werden können.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt weiterhin das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Senatsentwurf

C35_gesicherte_Erschließung

Privatstraße

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die öffentliche Erschließung der Baugebiete (Kerngebiete MK 6 und MK 7) durch den Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße gesichert. Der Anschluss erfolgt über die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße mit dem Charakter einer Mischverkehrsfläche. Im Plangebiet liegen - bis auf diese Privatstraße - keine weiteren Straßenflächen. Die Privatstraße dient der verkehrlichen Erschließung für die Anliegenden der Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, insbesondere als Zufahrt zur Tiefgarage, für die Ver- und Entsorgung sowie für die Feuerwehr. Gleichzeitig können hier Leitungen für die technische Erschließung der beiden Kerngebiete verlegt werden. Die Privatstraße soll auch für den öffentlichen Fußgänger- und Radverkehr nutzbar sein.

Der Ausweisung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan liegt ein Straßenentwurf zugrunde, die von einem Verkehrsplanenden unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens erstellt und mit dem zuständigen Fachamt des Bezirks abgestimmt wurde.

Das Straßenprofil beinhaltet von Westen nach Osten einen 2,5 m breiten Gehweg und eine 6,0 m breite Fahrbahn. Die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den fließenden Kfz-Verkehr ist vorgesehen, um den Begegnungsfall Pkw-Lkw zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die 6,0 m Breite erforderlich, um hier die noch planfestzustellende Zu- und Abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd zu integrieren, für die der Begegnungsfall Feuerwehr-Feuerwehr zu gewährleisten ist. Der zu erwartende Radverkehr wird gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit Blick auf das zu erwartende, eher geringe Verkehrsaufkommen wird damit ausreichend Bewegungs- und Sicherheitsraum für die gleichzeitige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs sichergestellt.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche wird nur in Ausnahmefällen festgesetzt. In diesem Fall besteht kein Erfordernis, insofern als kein Ausnahmefall greift und eine solche Einteilung bereits im Bebauungsplanverfahren weder üblich ist noch als erforderlich erachtet wird. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin, den Ausbau der Privatstraße gemäß dem vorliegenden Konzept (Vorplanung) zur Gestaltung der verlängerten Trebbiner Straße umzusetzen. Dabei trägt die Projektträgerin die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht für die Privatstraße (vgl. Kapitel A III 3.16.6 „Geh- und Fahrrechte“).

Tiefgarage / Ruhender Verkehr / Stellplätze

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein. Dazu werden die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße direkt in die geplante Tiefgarage geleitet. Hier sollen die Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ parken.

Im Verkehrsgutachten wird der Stellplatzbedarf für die geplanten Nutzungen auf Grundlage der dort dargestellten fachlichen Methodik ermittelt. Warum die Berechnung von einer Bürgerin als willkürlich angesehen wird, ist nicht erkennbar und wird nicht ausgeführt. Insgesamt sind die Meinungen zum Thema Stellplätze geteilt: Zum einen wird unterstellt, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf deutlich größer wäre, zum anderen wird in Hinblick eine angestrebte Mobilitätswende gefordert, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ so wenig Stellplatzangebote für Pkw wie möglich zu machen. Dabei ist zu beachten, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan ist. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich bei Realisierung des Vorhabens die Rahmenbedingungen geändert haben und weniger Stellplätze benötigt werden, kann das Stellplatzangebot reduziert werden.

Zu beachten ist, dass die Kerngebiete MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage erhalten sollen und das Kerngebiet MK 7 zur Gewährleistung der oberirdischen Autofreiheit über die gemeinsame Tiefgarage erschlossen wird. Zur Sicherung der Erschließung des Kerngebiets MK 7 verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan,

- in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage zu errichten; die Aufnahme der Nutzung in den oberirdischen Baukörpern ist erst nach vollständiger Fertigstellung der gemeinsamen Tiefgarage sowie der Fertigstellung der Privatstraße zulässig
- die Tiefgarage und ihre Durchfahrbarkeit in gesamter Länge, insbesondere die Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das MK 7, dauerhaft aufrechtzuhalten, um die öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 sicherzustellen; Verpflichtung zur Wiederherstellung der Tiefgarage bei Untergang

Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ebenso,

- die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen

Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Dazu wird auch die Fahrradinfrastruktur ausgebaut.

Feuerwehrwege

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde gemeinsam mit einem Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz ein Konzept zum Nachweis der erforderlichen Flächen für die Feuerwehr erstellt. Beurteilungsgrundlagen waren die Bauordnung für Berlin und die Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Der Sachverständige hat die Bewertung in einen Brandschutznachweis zusammengefasst.

In der Schlussbetrachtung heißt es: „*Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen …. Die Planung wurde ergänzend der zuständigen Brandschutzdienststelle (Berliner Feuerwehr, Direktion West – vorbeugender Brandschutz) vorgestellt, wobei seitens der Feuerwehr keine Einwände geäußert wurden.“*

Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfingenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden.

Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

Die Führung von Rettungsfahrzeugen auf dem eigenen Grundstück ist grundsätzlich möglich und kein Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplan.

Ver- und Entsorgung

Die Erschließung der Baugebiete erfolgt über die geplante Privatstraße, das gilt auch für den Verkehr zur Ver- und Entsorgung. Ergänzend wurde bereits ein erstes Konzept zur Ver- und Entsorgung erarbeitet (vgl. Kapitel A III 3.8.2.1 „Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Abfallentsorgung)“.

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der ‘Urbanen Mitte’ möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver-/ Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK

Senstadt

6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

Das im Rahmen der Bebauungsplanung erstellte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Eine Festsetzung erscheint im Sinne planerischer Zurückhaltung als entbehrlich. Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

Fuß- und Radverkehr

Es wurde geprüft, dass der Rad- und Fußverkehr der ‚Urbanen Mitte Süd‘ über das bestehende Rad- und Fußwegenetz und seine geplante Erweiterung abgewickelt werden kann. Aufgrund der allgemeinen Zunahme des Radverkehrs wird die vorhandene Infrastruktur im Umfeld laufend ausgebaut, siehe auch C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb.

Park am Gleisdreieck

Flächen des Parks am Gleisdreieck sind kein Bestandteil des Plangebiets. Der Park ist nicht vom Erschließungsverkehr oder dem Ver- und Entsorgungsverkehr der ‚Urbanen Mitte Süd‘ betroffen.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt weiterhin das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C36_ÖPNV-Erschließung

Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist grundsätzlich gut. In direkter Nachbarschaft, im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die U-Bahnlinien U1/U3 und U2 kreuzen. Der U-Bahnhof Gleisdreieck weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet. Die Zuständigkeit liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Auch ohne diesen weiteren Zugang wird der Erschließungsstandard und der maßgebliche Toleranzwert für den Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle für das Kerngebiet MK 6 eingehalten und für das Kerngebiet MK 7 nur unwesentlich überschritten.

Die Zugänge zum geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck werden mit dem Bau der S-Bahnstrecke realisiert. Die Inbetriebnahme des 3. Bauabschnitts der S-Bahnlinie S21 ist für das Jahr 2037 vorgesehen. Der S-Bahnhof Gleisdreieck ist für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zwar wünschenswert, aber nicht erforderlich.

Der Forderung, dass alle geplanten Zugänge zum U- und zum S-Bahnhof Gleisdreieck in Betrieb sind, bevor die Nutzung in den geplanten Neubauten aufgenommen werden darf, wird aus den genannten Gründen der Nichtzuständigkeit des Plangebers nicht nachgekommen. Die Planung für den zusätzlichen U-Bahnzugang wurde angeschoben.

C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb

Das Quartier ‚Urbane Mitte‘ und damit die ‚Urbane Mitte Süd‘ sollen weitgehend autofrei gestaltet werden. Vorrang haben zu Fuß Gehende und Radfahrende. Ihre Belange werden umfassend berücksichtigt.

Im Plangebiet erfolgt die Erschließung der Baugebiete für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die geplante Privatstraße in Verlängerung der Trebbiner Straße. Hier ist ein 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen. Die Radfahrenden können auf der 6 m breiten Fahrbahn geführt werden. Dieses Straßenprofil wurde vom Verkehrsplanenden konzipiert und mit dem zuständigen Fachamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Die Erschließungsbelange sind vollumfänglich berücksichtigt. Die Projektträgerin hat sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bau der Privatstraße entsprechend dieser Vorplanung verpflichtet. Der Forderung, die Einteilung der Straßenverkehrsfläche zum Gegenstand einer Festsetzung zu machen, wird nicht nachgekommen, insofern als dies weder üblich ist, noch als erforderlich erachtet wird.

Die Privatstraße soll auch dem öffentlichen Rad- und Fußverkehr dienen. Über die Straße und einem anschließenden kombinierten Rad-/ Fußweg wird eine neue Fuß- und Radwegeverbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße durch das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘ zum westlich angrenzenden Radfernweg geschaffen. Das dient zur Verfeinerung des Rad- und Fußwegenetzes im Stadtteil und zur zusätzlichen Erschließung des Parks am Gleisdreieck.

Das Quartier der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll außerdem offen gestaltet werden. Zu Fuß Gehende sollen die Möglichkeit erhalten, das Quartier auch unabhängig vom festgesetzten „Gehrecht für die Öffentlichkeit“ zu nutzen, so dass das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden reduziert wird.

Fahrradabstellplätze

Im „Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" “ (Stand: 27.03.2019) wurde der Stellplatzbedarf für den Radverkehr auf Grundlage der Flächenverteilung (Geschossfläche) nach Kerngebieten und den jeweiligen Nutzungen nach den Richtzahlen der Anlage 2 zur AV Stellplätze von 2007 abgeschätzt.

Am 15.07.2020 sind neue AV Stellplätze in Kraft getreten, die am 16.06.2021 erneut aktualisiert wurden. In den Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) wird u.a. geregelt, wie viele Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung.

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 neu abgeschätzt. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt.

Unter 2.4 der AV Stellplätze von 2020 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparker (z.B. für Mitarbeiter der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Überschlägig sind in den Kerngebieten

MK 6 und MK 7 gemeinsam ca. 36 Fahrradstellplätze in Abstellräumen unterzubringen. Anlagen für Kurzzeitparker wie Kunden der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen, sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

Da im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021 bzw. in der ergänzenden gesonderten gutachterlichen Stellungnahme vom 19.09.2022 die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze neu abgeschätzt wurde, ist es nicht erforderlich, auch das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) diesbezüglich zu aktualisieren. Die Ermittlung des Fahrradstellplatzbedarfs erfolgt im Verkehrsgutachten, nicht im Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradabstellplätzen im Plangebiet angeboten werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung wird eine Festsetzung als entbehrlich angesehen.

Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

Im Ergebnis der Abwägung sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Belange der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden umfassend berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.

C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Zu 1. Gutachten Fuß- und Radverkehr

Als Ergänzung zum Verkehrsgutachten wurde zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ein Konzept Fuß- und Radverkehr mit Stand 02/2017 erstellt. Auch wenn die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs in den letzten Jahren noch zugenommen hat, ist das Fachgutachten in seinen relevanten Grundaussagen für das Bebauungsplanverfahren noch ausreichend aktuell. Die Empfehlungen zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sind in die Planung eingeflossen, soweit sie für das Plangebiet relevant sind. Die meisten Empfehlungen beziehen sich allerdings auf den Radfernweg und Fahrradabstellflächen am ÖPNV-Kreuzungspunkt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Da im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021 u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 neu abgeschätzt wurde, ist es nicht erforderlich, das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) diesbezüglich zu aktualisieren. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022) (vgl. C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb).

Zu 2. Radfernweg / Verbindung Westpark-Ostpark

Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ kann es auf dem Radfernweg (Fuß- und Radweg) zu einer Frequenzerhöhung kommen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Ergänzung des Rad- und Fußwegenetzes eine neue Verbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße zum Radfernweg festgesetzt. Außerdem sollen sich zu Fuß Gehende frei in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bewegen können und damit den Verbindungsweg zwischen dem West- und Ostpark entlasten. Im Übrigen ist mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Nord‘ im Plangebiet eine Verbreiterung des Radfernwegs vorgesehen. Das wird Bestandteil der Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sein.

Senstadt

Aufgrund der geringen Frequenzzunahme werden sich die bestehenden Konflikte in den Bereichen der Wegequerungen nur unwesentlich ändern. Grundsätzlich gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer.

Zu 3. Rad- und Fußverkehr im Park am Gleisdreieck

Die bestehenden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden im Park am Gleisdreieck sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Für den Park ist das Land Berlin bzw. die Grün Berlin GmbH als landeseigenes Unternehmen und nicht der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zuständig. Grundsätzlich gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Frequenz nur unwesentlich zunehmen. Außerdem sind entlastende Maßnahmen geplant (Wegeverbreiterung, Netzergänzung, Nutzbarkeit der Freiflächen für zu Fuß Gehende).

Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.

Zu 4. Äußere Erschließung / Brücke Landwehrkanal

Die Überbrückung des Landwehrkanals ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis der Abwägung sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie auf die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld umfassend berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.

C39_Mobilitätswende

Die Ziele der Mobilitätswende finden sich im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wieder, der am 02.03.2021 vom Berliner Senat als strategischer, verkehrspolitischer Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030 beschlossen wurde.

Darin werden Visionen für den Stadtverkehr der Zukunft entwickelt und in konkrete Ziele umgewandelt. Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit sowie fahrrad- und fußgängerfreundliche Mobilität erhalten einen höheren Stellenwert, die Dominanz des Pkw soll abnehmen. Busse, Bahnen, Fahrräder und auch der Verkehr zu Fuß sollten Berlin stärker prägen und so lebenswerter machen. Der Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen) an allen zurückgelegten Wegen soll von heute 74 Prozent auf 82 Prozent im Jahr 2030 ansteigen. Dies soll zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs geschehen.

Diese Ziele werden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bzw. die ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Folgende Ziele des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) werden insbesondere aufgenommen:

Stärkung des Umweltverbunds aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Erhöhung des Modal Split Ziels für den Umweltverbund

- Der Mobilitätsschwerpunkt wird in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gelegt. Das ÖPNV-Angebot sowie das Rad- und Fußwegenetz werden ausgebaut. Als einzige Straße wird eine Privatstraße zur Anbindung an das öffentliche Straßennetz festgesetzt, die nur dem Anliegerverkehr sowie dem (auch öffentlichen) Rad- und Fußverkehr dient.

Stärkung der Inter- und Multimodalität und der geteilten Nutzung von Fahrzeugen mit dem Ziel eines deutlich reduzierten MIV-Anteils am Verkehr

- Es ist ein Ziel des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ in diesem Segment Angebote zu schaffen und in dem Projekt zu verankern. Das ist aber kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, Schaffung autofreier Kieze

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll (bis auf Fahrten für die Ver- und Entsorgung) oberirdisch autofrei sein. Ergänzend wird über die Trebbiner Straße eine neue sichere und attraktive Verbindung für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen. Außerdem soll das Quartier für zu Fuß Gehende überall durchlässig sein.

Gewinnung der Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität

- Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, werden die Stellplätze unterirdisch angeboten. Der Bau einer Tiefgarage schafft oberirdisch Raum zur attraktiven Gestaltung der Freiflächen. Sollte der Bau der Tiefgarage zum Zeitpunkt der geplanten Umsetzung aufgrund geänderter Anforderungen nicht erforderlich sein, kann bei der baulichen Umsetzung die Grundfläche der Untergeschosse kleiner gewählt werden, so dass z.B. der Footprint der Obergeschosse nicht überschritten wird.

Investitionen in die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs zur Förderung der Mobilität in der Metropolregion mit neuen S- und U-Bahnen

- Zur Förderung der Mobilität befindet sich in direkter Nähe die S-Bahnstrecke S21 in Planung, die am U-Bahnhof Gleisdreieck ebenfalls einen Bahnhof erhalten soll, der als wichtiger Umsteigebahnhof zur U-Bahn ausgebildet werden soll. Diese Maßnahme ist kein Gegenstand der Projektplanung, ist aber in das Projekt ‚Urbane Mitte‘ eingebettet. Die Verantwortung dafür liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).

Förderung der Stadt der kurzen Wege (Verbesserung der Nutzungsmischung: Nähe Arbeiten/ Wohnen, ortsnahe Einkaufsgelegenheiten und soziale Einrichtungen etc.).

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Teil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Während im Umfeld ansonsten schwerpunktmäßig neue Wohnquartiere entwickelt wurden, sollen in der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ im Sinne einer Stadt der kurzen Wege Arbeitsplätze geschaffen und die Nahversorgung gesichert werden.

Autoarme Gestaltung neuer Stadtquartiere

- Der Standort der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist aufgrund seiner Lage an einem wichtigen ÖPNV-Knoten, der noch ergänzt und ausgebaut wird, prädestiniert für die Anlage eines autoarmen Quartiers. Dieses Ziel wird im Konzept verfolgt und kann ggf. durch die spätere Reduzierung der angebotenen Stellplätze noch weiter untersetzt werden. Gleichzeitig birgt die Reduzierung von Stellplatzangeboten auf dem Grundstück aber (zurzeit noch) die Gefahr, dass das Problem verlagert wird, d.h. dass öffentliche Stellplätze im Umfeld genutzt werden.
- Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegenden werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern

ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – durch textliche Festsetzung ausreichend gesichert.

Herstellung von Barrierefreiheit

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Sämtliche Erschließungswege sind barrierefrei zugänglich. Die Projektträgerin hat sich im Städtebaulichen Vertrag auch verpflichtet, die erforderliche Anzahl an Stellplätzen für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende (gemäß § 49 Abs. 1 S 1 BauO Bln und 1.1 der AV Stellplätze) auf dem Grundstück anzubieten.

Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum

- Es ist vorgesehen, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Ladesäulen für Elektromobilität (Elektroautos, -fahrräder und -roller) anzubieten. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Zur Verkehrsprognose und zum Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz siehe C34_zusätzlicher_Verkehr.

Zum Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze siehe C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb.

C40_FNP_Entwickelbarkeit

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden.

In § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB heißt es: *„Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.“* Grundlage zur Beurteilung sind die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP)“ vom 20. Juli 2021. Der Flächennutzungsplan Berlin stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. In den AV FNP 2021 wird erläutert, dass Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt sind, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist.

Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin kann aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet entwickelt werden (vgl. AV FNP 2021, Abb. A). Daraus wird schon deutlich, dass in einer gemischten Baufläche nicht grundsätzlich eine Mischung unter Beteiligung von Wohnen vorgesehen ist. Ziel ist die Mischung unterschiedlicher Nutzungen wie z.B. auch Gewerbe, Handel und Dienstleistungen.

Für M2-Flächen ist die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Maßgeblich ist die Beurteilung der örtlichen Situation im Hinblick auf die jeweils angestrebte städtebauliche Ordnung (vgl. Kapitel A III 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

Es wird klargestellt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar ist.

C41_Kerngebiet

Im Bebauungsplan können Baugebiete gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt werden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. In der BauNVO ist geregelt, welche Nutzungen in einem Kerngebiet zulässig sind und ausnahmsweise zugelassen werden können. Ein Kerngebiet dient

Gerstadt

danach vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Zulässig sind unter anderem insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden.

Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entspricht der Stadtentwicklungsplanung, dem Flächennutzungsplan, dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, dem Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ und liegt im weiten Ermessen des Plangebers.

- Stadtentwicklungsplanung: Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“, siehe C07_Stadtentwicklungsplanungen.
- Flächennutzungsplan: Die Kerngebiete sind aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar, siehe C40_FNP_Entwickelbarkeit.
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005: Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.
- Umgebung: Es ist unklar, was mit der Aussage „die Umgebung sei nicht kerngebietstypisch“ gemeint ist. Die Umgebung ist für die Ausweisung eines neuen Kerngebiets nur insoweit relevant, dass Nutzungskonflikte vermieden werden sollen. Das Plangebiet, das an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV liegt, ist ein geeigneter Standort für ein Kerngebiet.
- Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ / ‚Urbane Mitte Süd‘: Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt, siehe C31_Nutzungskonzept. Wohnen ist aus unterschiedlichen Gründen kein Planungsziel, siehe C43_Forderung_Wohnen. Zur Umsetzung der Ziele sollen im Plangebiet Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Das Kerngebiet entspricht der gewünschten Gebietscharakteristik.
- Weites Ermessen des Plangebers: Die Festsetzung von Kerngebieten ist eine planerische Entscheidung und es liegt im weiten Ermessen des Plangebers, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Die Festsetzung wurde ergänzend durch politische Beschlüsse wiederholt legitimiert.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C42_Büromarkt_Büroflächen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. Dem Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ ist zu entnehmen, dass oberhalb der Sockelbauten ab dem 3. Geschoss der Gebäude überwiegend Büronutzungen vorgesehen sind. Das entspricht auch

der übergeordneten gesamtstädtischen Planung. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Die strategischen Ziele des StEP 2040 werden mit den Büronutzungen berücksichtigt.

Es ist nicht zutreffend, dass Büroflächen nicht mehr benötigt werden. Ende 2023 waren in Berlin – vorrangig in der Innenstadt, vor allem in den Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Charlottenburg-Wilmersdorf (annähernd 60%) – rund 21 Mio. qm Büroflächen belegt, die Leerstandsquote lag bei 5,4 Prozent und damit deutlich niedriger als in einigen anderen nationalen und internationalen Metropolen.

Während der Corona-Pandemie hat Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten. Es ist richtig, dass darüber diskutiert wird, ob und welche Auswirkungen diese Arbeitsform nach Bewältigung der Corona-Pandemie dauerhaft auf den Büromarkt haben wird. Dazu gibt es verschiedene Prognosen. Eine belastbare Aussage für die Entwicklung nach Corona gibt es allerdings nicht.

Die traditionelle Büroarbeit befindet sich in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Der klassische Büroarbeitsplatz wird jedoch auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. In Berlin ist zudem im Bundesvergleich der höchste Trend zur Rückkehr ins Büro zu beobachten. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat zudem 2021 eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen:

- Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von rd. 3 %.
- 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Diese wesentlichen Aussagen gelten unverändert fort. Flächen für Büronutzungen werden auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden.

Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden im Fokus.

Der Standort der ‚Urbanen Mitte‘ bzw. ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist sehr gut an den ÖPNV angeschlossen und liegt zugleich an einem zentralen Standort in der Stadt. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für diese Büroflächen, die gut angebunden an dem zukünftigen S- und U-Bahn Knotenpunkt liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Zudem entfaltet Berlin weiter große Anziehungskraft als Bundeshauptstadt und bedeutende internationale Metropole.

Der geplante Anteil an Büroflächen wird daher aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage. als angemessen angesehen – auch mit Blick auf die zukünftig erwarteten Bedarfe für moderne, ESG-konforme und zeitgemäße

SenStadt

Büroflächen.

SenStadt

Durch die Nähe von Wohnstandorten wird dem Ziel der Nutzungsmischung im Sinne einer Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten Rechnung getragen. Zum Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe auch C31_Nutzungskonzept. Zur Abwägung der Forderung nach Wohnungen siehe C43_Forderung_Wohnen.

Es ist nicht nachvollziehbar und wird auch nicht ausgeführt, wie die Realisierung der Büroflächen die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend mindern soll. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, fachgutachterlich untersucht und in die Abwägung einbezogen.

Im Ergebnis überwiegt das Ziel der Realisierung eines urbanen Stadtquartiers mit überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen an einem wichtigen Knotenpunkt des ÖPNV. Der Anteil an Büroflächen wird weder aufgegeben noch reduziert.

C43_Forderung_Wohnen

Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42).

Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden.

Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet.

Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch im Rahmen der zuletzt abgegebenen Stellungnahme keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet.

Senstadt

In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Verkehrslärm

Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten:

- Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade
- Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade
- Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade

Gemäß den Empfehlungen zum Umgang mit Lärm des Berliner Lärmleitfadens 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen.

Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden.

Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten:

- Turm 6: Nordostfassade

Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Konkrete Hinweise finden sich im Berliner Lärmleitfaden 2021.

Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen.

möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt.

Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an

SenStadt

diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend.

SenStadt

Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III 3.1.1.6 „Wohnungen“ verwiesen.

Gewerbelärm

Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden.

Freizeitlärm

Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU).

Zusammengefasst

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet.

Der Untersuchungsumfang in der schalltechnischen Untersuchung ist der Aufgabenstellung angemessen, ein ergänzender Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar. In der schalltechnischen Untersuchung wurde das Kapitel „Hinweise zu möglichen Wohnnutzungen in den geplanten Gebäuden“ ergänzt.

Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte

Gesehen

eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet.

Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C44_Einzelhandel

Für die ‚Urbane Mitte‘ wurden mehrere aufeinander aufbauende Einzelhandelsgutachten erstellt, zum einen um die verträgliche Größe an Einzelhandelsflächen an diesem Standort zu ermitteln und zum anderen um ein inhaltliches Konzept für die Einzelhandelsflächen aber auch für die übrigen publikumswirksamen Angebote in den unteren Geschossen der Gebäude zu entwickeln. Abschließend wurden die Auswirkungen des Einzelhandelskonzepts auf die bestehenden Zentren untersucht. Aktuell liegen als Fachgutachten das „Konkretisiertes Nutzungskonzept / Einzelhandelsgutachten 2A, Urbane Mitte Berlin“ vom 14.09.2018 und die „Wirkungsanalyse Konkretisiertes Nutzungskonzept, Urbane Mitte Berlin“ vom 18.12.2018 vor. Diese beziehen sich auf den Einzelhandel im Bereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde.

Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe prägen maßgeblich die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets. Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur im Umfeld soll die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der 'Urbanen Mitte' trotzdem beschränkt werden.

Im Einzelhandelsgutachten werden der Bedarf und das Konzept dargestellt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Shopping-Mall vorgesehen, Einzelhandel ist nur im eingeschränkten Umfang zulässig. Insgesamt verpflichtet sich die Projektträgerin dazu, im Gebiet beider Bebauungspläne nicht mehr als 5.000 m^2 Verkaufsfläche insgesamt zu schaffen. Dies wurde von der dafür zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als verträglich erachtet. Da im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Anteil von 20 % der geplanten Geschossfläche liegt, sollen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans 20 % der insgesamt zulässigen 5.000 m^2 Verkaufsfläche, also 1.000 m^2 Verkaufsfläche, zulässig sein. Im Städtebaulichen Vertrag wird die zulässige Verkaufsfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ daher auf 1.000 m^2 beschränkt und ist durch Baulast zu sichern. So wird auch der Kerngebietscharakter gewahrt.

Über Festsetzungen wird geregelt, dass Einzelhandel nur im ersten Vollgeschoss der Gebäude zulässig und großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen ist. Großflächiger Einzelhandel soll sich im Umfeld des S- und U-Bahnhofs Gleisdreieck und damit im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) konzentrieren.

Bezogen auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ist der Einzelhandel ein Bestandteil eines Gesamtkonzepts für die publikumswirksamen unteren Geschosse der Gebäude und trägt zur Ausgestaltung eines belebten Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität im Außenraum und einer vielfältigen Verknüpfung mit anderen Angeboten bei. Der Einzelhandel soll nicht ausschließlich

auf die Versorgungsfunktion ausgerichtet sein, sondern auch zu einer Nutzungsdurchmischung und Vitalisierung des gesamten Quartiers beitragen. Insbesondere die Erdgeschosszonen, aber auch die 1. Obergeschosse, sollen aus einem Mix aus Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Neben dieser Funktionsdurchmischung steht die Versorgungsfunktion im Mittelpunkt des Angebotsmix. So soll in der ‚Urbanen Mitte Nord‘ eine qualitätsvolle Grundversorgung durch einen Lebensmittelsupermarkt und einen Drogeriewarenanbieter gewährleistet werden. Ergänzend werden regionale und saisonale Lebensmittel in der Markthalle (Bahnviadukt vom U-Bahnhof Gleisdreieck) angeboten, die zu einem Alleinstellungsmerkmal der 'Urbanen Mitte' in der näheren Umgebung beitragen sollen.

Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Nord“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Die zulässige Verkaufsfläche wird auf maximal 1.000 m^2 beschränkt, d.h. aber nicht, dass 1.000 m^2 realisiert werden müssen. Es soll bewusst Spielraum bestehen, die tatsächliche Belegung an aktuelle Bedarfe anzupassen.

Im Ergebnis der Abwägung wird die Zulässigkeit von Verkaufsflächen nicht weiter eingeschränkt. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter sowie dazugehörigem Einzelhandel an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C45_Vergnügungsstätten

Der Umgang mit Vergnügungsstätten wird im Kapitel A III 3.1.1.3 „Vergnügungsstätten / Bordelle“ ausgeführt.

Das Plangebiet soll insgesamt einen qualitativ hochwertigen Charakter erhalten. Das ist das städtebauliche Ziel des Plangebers und gleichzeitig auch das Ziel der Projektträgerin. Da Vergnügungsstätten das Image des neuen Quartiers negativ beeinflussen können, sollen zur Sicherung des angestrebten Nutzungskonzeptes und zum Schutz der Nutzer jeden Alters, insbesondere der Kinder und Jugendlichen, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten innerhalb der Kerngebiete nur ausnahmsweise zulässig sein. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Mit Blick auf dort gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässige Vergnügungsstätten besagt die textliche Festsetzung Nr. 1.2, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Die Prüfung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die nur ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann.

In der Begründung wurde außerdem dargelegt, dass besondere städtebauliche Gründe vorliegen, die einen vollständigen Ausschluss bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben (Spielhallen, Einrichtungen zur Schaustellung von Personen und Bordelle sowie bordellartige Betriebe) rechtfertigt.

Es werden folgende textliche Festsetzungen getroffen:

Textliche Festsetzung 1.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Unter Berücksichtigung der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten und des Ausschlusses bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben kann ausgeschlossen werden, dass Vergnügungsstätten im unverträglichen Maß entstehen werden. Die Auswirkungen werden im konkreten bauaufsichtlichen Zulassungsverfahren jeweils geprüft.

Im Ergebnis der Abwägung wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten nicht weiter eingeschränkt. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter sowie einzelnen zulässigen Vergnügungsstätten an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Zum Thema Kriminalität siehe C69_Drogen_Kriminalität.

C46_Realteilung

Eine mögliche Realteilung zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur insoweit vorbereitet, dass durch die Festsetzungen keine Realteilung verhindert werden soll. Für den Bebauungsplan ist Grundlage, dass es sich um ein Grundstück handelt. Eine mögliche Teilung ist von daher kein Gegenstand der Planung.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Grundstücksteilung angestrebt werden, so hat der/die Eigentümer: in § 19 BauGB „Teilung von Grundstücken“ und § 7 BauO Bln „Teilung von Grundstücken“ zu beachten, d.h. erst dann muss z.B. eine gesicherte öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 nachgewiesen werden.

Im Ergebnis der Abwägung besteht kein Erfordernis, in den Bebauungsplan weitere Regelungen für eine mögliche Realteilung aufzunehmen.

C47_Kritik_Ermittlung_GFZ

In der Begründung werden die städtebaulichen Kennziffern Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) ermittelt vgl. A III 3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“).

Zu 1.

Grundlage für die Ermittlung der GRZ und GFZ gemäß BauNVO ist die Größe des Baugrundstücks. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche, der GRZ und der GFZ berücksichtigen die Hinweise aus der vorgezogenen Rechtsprüfung durch die dafür zuständige Senatsverwaltung, die für den Bebauungsplan VI- 140cab „Urbane Mitte Süd“ durchgeführt wurde. Unter Berücksichtigung relevanter Gerichtsurteile wurden für die GRZ und die GFZ eine Hauptberechnung und eine ergänzende „Worst-Case-Berechnung“ durchgeführt (siehe Kapitel A III 3.2.2.2 „Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche“).

Zu 2.

Die zitierte Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) wurde 2016 im

Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zu dem damaligen Planungsstand abgegeben. Zu dem frühen Zeitpunkt gab es in der Begründung noch keine Ausführungen zur GRZ- und GFZ-Ermittlung. Die Anmerkungen in der Stellungnahme von 2016 wurden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde die Begründung zum Maß der baulichen Nutzung umfangreich ausgeführt. Der Bebauungsplan war seitdem noch zweimal in der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (2017 und 2018/2019). Die dafür zuständige Senatsverwaltung hatte zu den Ausführungen in den fortgeschriebenen Fassungen keine weiteren Anmerkungen.

Zu 3.

Die Fläche der Privatstraße befindet sich zum einen im Eigentum des Landes Berlin (nördlicher Abschnitt), zum anderen im Eigentum der Projektträgerin (südlicher Abschnitt). Die Eigentumsverhältnisse sind bei der Ermittlung der GFZ jedoch völlig unerheblich. In der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO ist die Fläche der Privatstraße nicht enthalten (siehe Kapitel A III 3.2.2.2 „Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche“).

Zu 4.

Die Aussage ist unklar. Es wird angenommen, dass in der Stellungnahme nicht „Grundfläche“, sondern „Grundstücksfläche“ gemeint ist. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche wurde bereits geprüft. Der Forderung, dies erneut zu prüfen, wird nicht nachgekommen, da es keinen hinreichenden Hinweis auf einen Fehler gibt.

In der Abwägung wurden alle Kritikpunkte widerlegt. Es gibt keinen konkreten Hinweis auf einen Fehler in der GFZ-Ermittlung. Im Ergebnis wird die Berechnung nicht geändert.

C48_Kritik_GF/GFZ-Höhe

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist insbesondere die Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins. Dieses städtebauliche Ziel liegt nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) auch den beiden durch diese Teilung entstandenen Bebauungsplänen und somit auch dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrunde. Aus dem formulierten Ziel wird deutlich, dass hier ein verdichtetes urbanes Quartier entstehen soll. Zur städtebaulichen Betonung des Ortes sind Hochpunkte vorgesehen. Sie ermöglichen trotz offener Bauweise die Realisierung einer hohen Geschossfläche. Die städtebauliche Zielsetzung für einen Bebauungsplan liegt in alleiniger Verantwortung des Plangebers.

Eine zu berücksichtigende Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen erfolgt durch den städtebaulichen Rahmenvertrag keine Vorwegbindung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in Bezug auf die Bebauungsplaninhalte. Die Vertragsinhalte sind als übergeordnete städtebauliche Planung zu verstehen, die zu berücksichtigen ist. Ihre Umsetzung ist Bestandteil der Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Ausgang des Bebauungsplanverfahrens ist trotzdem ergebnisoffen, da erst im Verfahren die verschiedenen Belange der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit abgewogen werden.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte, maximal zulässige absolute Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von

2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte ‚Urbane Mitte‘.

Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m^2 für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. Im Kapitel A III 3.2.4 „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ wird die Ermittlung der 119.000 m^2 GF erläutert.

Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m^2 bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Auszug aus der Aufgabenstellung zum nichtoffenen 2-phasigen städtebaulichen Realisierungs-wettbewerb Juli 2015
„Das gesamte Wettbewerbsgebiet hat eine Größe von insgesamt 40.200m² (4,02ha). Das für Neubauten zur Verfügung stehende Areal (bebaubare Fläche) ist ca. 31.500m² (3,15ha) groß, die zur Umnutzung bestimmten Gebäude sind ca. 8.000m² groß – eine Neubebauung ist hier nicht möglich.“
(Broschüre - Nichtoffener 2-phasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Urbane Mitte am Gleisdreieck, Quartiersentwicklung in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Auslobung Juli 2015, Seite 25). Wesentliche quantitative stadtplanerische Vorgabe ist die Beplanung der bebaubaren Fläche von ca. 31.500m² mit mindestens 100.000m² bis maximal 111.000m² Neubau Geschossfläche sowie zuzüglich ca. 8.000m² Geschossfläche im Bereich der Viadukte des Bahnhofs Gleisdreieck“. (Broschüre - Nichtoffener 2-phasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Urbane Mitte am Gleisdreieck, Quartiersentwicklung in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Auslobung Juli 2015, Seite 52)
Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern.

Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m^2 über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Hier sollen maximal 23.750 m^2 Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m^2. Die Geschossfläche entspricht damit der Vereinbarung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 und wird nicht reduziert. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 verlangt.

Senstadt

Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

Zu der Verteilung der Geschossfläche im Baufeld enthält der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 keine Aussagen. Der Bebauungsplan kann hier also keinen Widerspruch herstellen.

Es ist nicht bekannt, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbrauer –und Klimaschutz) die geplante GFZ abgelehnt hätte. Unabhängig davon sind Bedenken, die nur am Anfang des Verfahrens in der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mitgeteilt wurden, im weiteren Verfahren ausgeräumt worden. Relevant sind die Stellungnahmen aus den letzten Beteiligungsschritten.

Der Wunsch nach einer geringeren baulichen Dichte wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Im Verfahren gibt es viele Belange, die gegeneinander abgewogen werden müssen. Nicht jede Kritik -wie die Ablehnung der baulichen Dichte- führt zu einer Änderung der Planung. Auch werden die Strukturen der umliegenden Gebiete nicht überlastet; die Auswirkungen der Planung, insbesondere auf den Einzelhandel und den Verkehr, wurden gutachterlich untersucht und berücksichtigen auch die Umgebung. Im Ergebnis können die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung als verträglich angesehen werden. Da keine Wohnnutzung geplant ist, ergeben sich auch keine Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur, wie Schul- und Kitaplätze.

Die Auswirkungen der Planung wurden untersucht und in die Abwägung eingestellt; es kann damit umgegangen werden, siehe insbesondere auch C59_nachhaltiges_Quartier, C42_Büromarkt_Büroflächen. Im Ergebnis können im Plangebiet gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse nachgewiesen werden. Eine Änderung der festgesetzten zulässigen Geschossfläche ist nicht erforderlich.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.

C49_§17_BauNVO

§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze (vgl. Kapitel A III 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.“)

Sperrfrist

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Hinweis:

Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 der BauNVO geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern.

Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.2021 öffentlich ausgelegt worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis der Abwägung folgt der Plangeber der Kritik nicht. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.

C50_Kritik_Gebäudehöhen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die geplante Höhe der Gebäude abgelehnt wird.

Es ist richtig, dass mit den Festsetzungen zur zulässigen Gebäudehöhe in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Berliner Traufhöhe überschritten wird. Es gibt allerdings im gesetzlichen Aufstellungsverfahren für einen Bebauungsplan auch kein Regularium, dass eine Überschreitung grundsätzlich untersagen würde. Genauso wenig gibt es ein Erfordernis, sich an die Bestandsbebauung in der Umgebung anzupassen, siehe auch C29_Einbindung. Hier wird der Bebauungsplan aufgestellt, um entsprechende Höhen zu ermöglichen.

Das städtebauliche Konzept hat sich in einem langen Prozess entwickelt, vgl. auch C28_städtebauliches_Konzept.

Zu den Nutzungs- und Entwicklungszielen des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ wurden bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 Aussagen getroffen, vgl. auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele. Als städtebauliches Prinzip wird dort genannt:

- *Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse.*

- *Ergänzung des Bestandes durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte.*

Nach Erwerb der Flächen führte die Projektträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in den Jahren 2014/2015 ein öffentliches Werkstattverfahren zu den inhaltlichen Zielen auf der Fläche durch. Nach dem Werkstattverfahren fand im Jahr 2015 auf Grundlage der formulierten Ziele ein städtebaulicher Wettbewerb statt, dessen Ergebnis die Grundlage für die Bebauungsplanung bildet. Der Siegerentwurf wurde zu einem Masterplan weiterentwickelt, der wiederum die Grundlage für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bildet.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße. Der nördliche Turm 6 soll eine Höhe von 49 m (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm 7 eine Höhe von 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen) erhalten. Zur besseren Einbindung wurden die Gebäudehöhen in der ‚Urbanen Mitte‘ nach Süden zum Ostpark hin deutlich abgestuft.

Es ist ein bewusstes Planungsziel, dass die Bebauung in der ‚Urbane Mitte‘ den zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV betonen und sich von der umliegenden Bebauung abheben soll.

Der Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck nur von Süden einschränken, siehe auch C61_Beeinträchtigung_Denkmäler.

Es ist nicht nachvollziehbar und wird nicht ausgeführt, warum die geplanten hohen Gebäude die bisherige Weite des Ortes und den Park am Gleisdreieck beeinträchtigen sollten, siehe auch C64_Park_optische_Einengung.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Gebäudeoberkante werden nicht geändert.

C51_Abstandsflächen

Abstandsflächen

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht alle Abstandsflächen eingehalten werden. Im Bebauungsplan erfolgt die Beurteilung der Abstandsflächen jedoch nicht gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln, da ausdrückliche Baukörperfestsetzungen getroffen werden. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“.

Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang innerhalb des Plangebiets und außerhalb des Plangebiets berücksichtigt werden.

Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Auf das Nachbargrundstück des Deutschen Technikmuseums bezogen bedeutet das, dass gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln keine Abstandsflächen auf dieses Grundstück fallen. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage einer umfassenden Abwägung. Für die Abwägung und Festsetzung der Abstandsflächenverkürzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln wurden zunächst die Auswirkungen der Verlagerung von Abstandsflächen auf das Nachbargrundstück ermittelt und bewertet, die sich unter Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden (vgl. Kapitel A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“).

Im Ergebnis wird festgestellt, dass das Thema „Abstandsflächen“ in der Begründung umfassend dargestellt ist. Die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln werden ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums bezogen ist keine Wertminderung erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C52_Verschattung

Das Fachgutachten „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ (Stand 22.05.2018) untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nicht die Auswirkungen der gesamten ‚Urbanen Mitte‘, sondern lediglich die Auswirkungen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ mit den Türmen 6 und 7 Gegenstand der Abwägung. Letztere werden im aktualisierten Fachgutachten „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 untersucht.

Der Zweck des Fachgutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ (Stand 22.05.2018) ist zum einen die Ermittlung und Beurteilung der Verschattung des Parks am Gleisdreieck |Westpark und zum anderen die Besonnungs- und Verschattungssituation im Plangebiet aufgrund der Unterschreitung der Regelabstandsflächen in Hinblick auf eine Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Wie der Titel des Fachgutachtens schon sagt, wurde die Besonnung und Verschattung der Nachbargebäude nicht ausdrücklich mitbetrachtet. Das ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgrund der auf die Nachbargrundstücke fallenden fiktiven Abstandsflächen auch nur punktuell erforderlich. Dazu gehört ein Teilbereich der STATION Berlin und des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums, da bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln im geringen Umfang Regelabstandsflächen auf diese Nachbargrundstücke fallen würden. Die Aussagen zur Beurteilung dieser Verschattung konnten ebenfalls aus dem Gutachten abgeleitet werden.

Das Gutachten wird im Folgenden kurz „Besonnungs-/Verschattungsgutachten“ genannt.

Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Gegenstand der Untersuchung des aktualisierten Fachgutachtens sind auch die Nachbarbebauung (STATION und Deutsches Technikmuseum) sowie der Park am Gleisdreieck bestehend aus dem West- und Ostpark. Dessen Ergebnisse werden in die Abwägung aufgenommen.

Senatsentwurf

Zu 1.

Das Besonnungs-/Verschattungsgutachten erfüllt alle Anforderungen und visualisiert in einer angemessenen sowie gut lesbaren Weise die untersuchten Themen. Es gab von keiner Fachbehörde kritische Anmerkungen zu diesem Gutachten. Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert (vgl. Absatz 2 dieses Kapitels). Er liegt nicht darin, deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattungen der Umgebung führen (bis auf den Westpark). Der Vorwurf der bewussten Fehlinformation wird zurückgewiesen. In dem Fachgutachten wird auch nichts „verschleiert“. Es ist zu beachten, dass es sich um ein Fachgutachten handelt, dessen fachliche Qualität nicht an einer Allgemeinverständlichkeit gemessen wird. Gleiche Anforderungen gelten insoweit auch für das aktualisierte Fachgutachten mit Stand vom 06.05.2022. Im Übrigen kann der Einfluss auf die Belichtung und Besonnung auf die Nachbarbebauung und den Park am Gleisdreieck (West- und Ostpark) anhand des aktualisierten Fachgutachtens nachvollzogen werden.

Zu 2.

Wie dem Besonnungs-/Verschattungsgutachten zu entnehmen ist, werden die umliegenden Gebäude und Flächen nicht weitreichend verschattet. Vielmehr ist für die Nachbarbebauung nur eine geringe Beeinträchtigung der Belichtung und Besonnung zu erwarten, für den angrenzenden Park ist ebenso kaum mit einer zusätzlichen Verschattung zu rechnen. Dies wird durch das aktualisierte Fachgutachten mit Stand vom 06.05.2022 bestätigt (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 62, 74, 114, 128).

In den Stellungnahmen wird der Schattenwurf der geplanten Gebäude pauschal als negative Auswirkung gewertet, ohne dies jedoch zu begründen. Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern der Schattenlauf zu negativen Auswirkungen führen würde und welche Belange betroffen wären. Neben den im Bebauungsplan in Abhängigkeit von den Abstandsflächen zu prüfenden Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, wurde geprüft, ob die Erholungsfunktion des Westparks wesentlich beeinträchtigt wird (s. C68_PAGAufenthaltsqualität). Ein weiterer Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar und wird auch nicht benannt.

Zu 3.

Entgegen der Stellungnahme erfolgt im Besonnungs-/Verschattungsgutachten eine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des Schattenwurfs der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten. Im Fachgutachten wird anschaulich der Schattenwurf der geplanten Hochhäuser für folgende Tagesgänge visualisiert:

- 21. Juni (Sonnenhöchststand)
- 21. Dezember (Sonnentiefststand)
- 21. März (Tag- und Nachtgleiche)

Für jeden Tagesgang erfolgten Visualisierungen im Stundenabstand.

Auch das aktualisierte Fachgutachten stellt den Schattenwurf anhand einer Besonnungssimulation des Areals zu diesen Stichtagen dar (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.).

Zu 4.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Der Umfang der gegenseitigen Verschattung der Hochhausfassaden ist ein wesentlicher Untersuchungsgegenstand und von daher im Besonnungs-/Verschattungsgutachten besonders herausgearbeitet.

Zu 5. und 6.

Senat

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Zur Verschattung des Westparks enthält das Gutachten von 2018 ein eigenes Kapitel. Auch wenn die Verschattung der Umgebung (bis auf den Westpark) kein Untersuchungsgegenstand ist, können aus den Visualisierungen die Schattenläufe der Türme 6 und 7 und damit die Verschattung der STATION Berlin, des Museumsparks und des Ostparks entnommen werden. Auch dem aktualisierten Fachgutachten ist der Schattenlauf der Türme 6 und 7 anhand der Besonnungssimulation des Areals zu entnehmen (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.).

Im Ergebnis fällt der Schatten morgens in Richtung Südwesten auf den Westpark, wandert über Westen nach Norden, um mittags Richtung STATION Berlin zu fallen, wandert am Nachmittag dann weiter nach Osten, fällt auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums, auf dem er nach Südosten wandert und am Nachmittag das Wäldchen des Ostparks erreicht. Je nach Jahreszeit variiert der Schattenwurf in Länge und Ausprägung, im Prinzip ist der Schattenlauf aber immer gleich. Das aktualisierte Fachgutachten, welches auch die Besonnung der Parkflächen untersucht, bestätigt dies grundsätzlich (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.): Demnach fällt der Schatten morgens auf einen Teilbereich des Westparks, wandert dann nach Norden und fällt auf die STATION, wandert am Nachmittag weiter in Richtung Osten und fällt dann auf das Deutsche Technikmuseum, bevor der Schatten am 21. März und 21. Juni am Abend noch auf einen Teilbereich des Ostparks trifft. Zur Verschattung der Parkflächen siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verschattung von Flächen in einer dicht bebauten Stadt nicht ungewöhnlich ist und nicht grundsätzlich als negative Auswirkung gewertet wird. So wird Schatten z.B. an heißen Tagen als sehr angenehm empfunden.

Zur Vertiefung wurden für das Grundstück der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums im Rahmen der erforderlichen Aktualisierung des Gutachtens noch gesonderte Untersuchungen durchgeführt. Das aktualisierte Fachgutachten enthält daher Darstellungen zur Besonnung der Nachbargebäude der STATION und des Deutschen Technikmuseums für den Bestand und eine mögliche Bebauung sowie zur Belichtung des Deutschen Technikmuseums im Bestand und einer möglichen Neubebauung auf dem Grundstück der STATION und des Deutschen Technikmuseums (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 69 ff., 108 ff.).

Zu 7. und 8.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Neben der STATION Berlin und einem Lokschuppen im Museumspark ist die Wohnbebauung Bautzener Straße, die durch die Schatten der Türme 6 und 7 erreicht werden könnte.

Die Regel-Abstandsflächen der Türme 6 und 7 Richtung Westen werden eingehalten, mit Ausnahme einer kleinen Fläche der Westecke von Turm 6, die auf das Plangebiet vom Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) fällt und durch eine Gestattung gerechtfertigt ist. Die Abstandsflächen der Türme 6 und 7 entsprechen also den Regelungen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 und Abs. 5 Satz 4 BauO Bln. Daraus wird mit der Rechtsprechung abgeleitet, dass durch die geplante Bebauung keine Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Wohnbebauung in der Umgebung zu erwarten sind. Weitere Untersuchungen sind nicht erforderlich. Die Abstandsflächenpläne sind der Begründung beigefügt und waren Bestandteil der Auslegung.

Zu 9.

Wie dem Inhaltsverzeichnis des Besonnungs-/Verschattungsgutachtens zu entnehmen ist, stehen die Ausführungen auf den Seiten 7 bis 56 unter der Überschrift „Besonnung und Verschattung des Westparks“. Von daher ist der Inhalt der Abbildungen auch auf dieses Thema ausgerichtet. Der Zweck des Gutachtens ist zu Beginn dieses Abwägungsabschnitts ausgeführt. Zur Verschattung bestehender Wohnbebauung sei auf die Ausführungen unter 7. und 8. verwiesen.

Zu 10.

Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme enthält das Gutachten keine „irreführenden Darstellungen“.

Im Besonnungs-/Verschattungsgutachten wird auf Seite 38 der Schattenwurf am 21. Dezember um 9.00 Uhr dargestellt, d.h. ca. eine Stunde nach Sonnenaufgang (8.15 Uhr). Auf Seite 46 wird der Schattenwurf am 21. Dezember um 16.00 Uhr dargestellt, d.h. ungefähr zum Zeitpunkt des Sonnenuntergangs (15.53 Uhr). Das entspricht der Systematik des Fachgutachtens zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang stündlich den Schattenwurf darzustellen.

Zu 11.

Im Besonnungs-/Verschattungsgutachten wird auf Seite 40 bis 44, wie dem Titel der Abbildungen zu entnehmen ist, der Schattenwurf im Westpark am 21. Dezember von 10 Uhr bis 14 Uhr dargestellt. Untersuchungsgebiet ist der Westpark, der in den Abbildungen auch dargestellt ist. Daher ist es unerheblich, ob Schatten über die Abbildungsränder hinausreichen.

Zu 12.

Die Darstellung der Schatten ist so wenig kontrastreich, weil der Schatten durch die tiefstehende Sonne nur noch wenig ausgeprägt ist. Durch die Darstellung soll die tatsächliche Wahrnehmung verdeutlicht werden. Die Schatten werden mit dem höheren Sonnenstand immer ausgeprägter und entsprechend deutlicher dargestellt.

Zu 13.

Die Relevanz einer Verschattung Richtung Osten (Möckernstraße) ist abhängig von der Einhaltung der Abstandsflächen. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln des Turms 6 Richtung Osten werden nicht eingehalten, sie fallen z.T. auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Die Regel-Abstandsflächen des Turms 7 Richtung Osten werden eingehalten. Die Abstandsflächenpläne sind der Begründung beigefügt und waren Bestandteil der Auslegung gemäß § 3(2) BauGB. Der Schatten von Turm 6 fällt am späten Nachmittag bis Abend nach Osten und erreicht einen geringen Abschnitt der im Osten des Plangebiets verlaufenden Möckernstraße lediglich für einen sehr kurzen Zeitraum mit den längsten Schattenausläufern kurz vor Ende des jeweils besonnten Teils des Tages zum 21. März (ca. 17.30 Uhr) und 21. Juni (ca. 20.30 Uhr). Am 21. Dezember fällt kein Schatten in die Möckernstraße. Die Beeinträchtigung ist damit äußerst gering, wesentliche Auswirkungen sind damit nicht zu erwarten. Eine weitere Untersuchung ist nicht erforderlich. Denn Untersuchungsgegenstand ist die Verschattung des Westparks, der an diesem Stichtag bereits ab mittags erkennbar nicht mehr verschattet wird (vgl. „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“, Stand: 22.05.208, Seite 7). Vor diesem Hintergrund konnte auf eine weitere Untersuchung und Darstellung zu einem späteren Zeitpunkt nach 20 Uhr verzichtet werden. Im Übrigen erfolgte die Untersuchung durch einen Fachgutachtenden auf Grundlage des sachgutachterlichen Kenntnisstands und wird damit als richtig unterstellt.

Aus dem aktualisierten Fachgutachten geht hervor, dass die Möckernstraße am 21. März erst ab 17.39 Uhr von dem Schatten des Turms 6 getroffen wird, danach sinkt der Sonnenhöhe unter den für die Untersuchung vorausgesetzten Grad; ein späterer Zeitpunkt war daher aus

fachgutachterlicher Sicht nicht zu untersuchen. Am 21. Juni wird die Möckernstraße erst ab 20.35 Uhr vom Schatten des Turms 6 getroffen, danach sinkt der Sonnenhöhe wieder unter den für die Untersuchung vorausgesetzten Grad. Am 21. Dezember wird die Möckernstraße nach den Untersuchungsergebnissen des Gutachtens überhaupt nicht vom Schatten des Turms 6 getroffen. Die Beeinträchtigung ist damit äußerst gering.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

Die Abwägung enthält noch weitere Cluster zum Thema „Verschattung“, auf die hier ergänzend verwiesen wird:

- C53_Verschattung_Technikmuseum
- C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

C53_Verschattung_Technikmuseum

Die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben.

- Am 21. März fällt der Schatten ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann länger werdende Schatten wandert bis 17.39 Uhr weiter Richtung Osten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen.
- Am 21. Juni fällt der Schatten ebenfalls ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann insbesondere in den Abendstunden immer länger werdende Schatten wandert bis 20.35 Uhr über Osten nach Südosten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen.
- Am 21. Dezember fällt ein langer Schatten für weniger als 1 Stunde ab ca. 14.00 Uhr bis 14.55 Uhr Richtung Nordnordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Betroffen ist der Bereich westlich der Lokschuppen. An diesem kürzesten Tag des

Senat

Jahres sind auch die nördlich gelegenen Museumsbauten an der südwestlichen Gebäudeecke von dem längsten Schattenausläufer geringfügig betroffen.

Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen.

Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- Im Verhältnis zur Gesamtgrundstücksgröße nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet.
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr, schließt. Danach wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der historische Charakter des Geländes zerstört werden sollte

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

C54_schalltechnische_Untersuchung

Zu 1.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt. In diesem Gutachten wurden für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für das Jahr 2030 der Schienenwege durchgeführt. Im Prognoseplanfall 2 nach Verwirklichung des Vorhabens wurde auch der Neubau der perspektivisch geplanten S-Bahn-Linie S 21 berücksichtigt. Dieser Fall stellt den Worst-Case hinsichtlich der auf das Vorhaben einwirkenden Verkehrslärmimmissionen dar.

Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten.

Darüber hinaus erfolgten Berechnungen

- zu den Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets durch vorhandene angrenzende gewerbliche Nutzungen mit Beurteilung gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm,
- zu den durch die planermöglichten gewerblichen Nutzungen verursachten Fahrzeuggeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Plangebiets im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm
- zu den Freizeitanlagen im Umfeld des Plangebiets mit Beurteilung gemäß Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln)

Die Ergebnisse sind dem Gutachten zu entnehmen.

Senstadt

Die schalltechnische Untersuchung wurde mehrfach von den Fachbehörden in den dafür zuständigen Senatsverwaltungen und der Bezirksverwaltung geprüft, Anmerkungen wurden berücksichtigt und eingearbeitet. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Untersuchung nicht sach- und fachgerecht sowie vollständig wäre. In den Bürger-Stellungnahmen wird die Behauptung, dass dies nicht so wäre, auch nicht konkretisiert.

Erforderliche Überarbeitungen sind insbesondere der langen Verfahrenszeit und den damit einhergehenden Änderungen wie z.B. der Basis-Prognosen, der anzuwendenden Normen und Gesetze, des Berliner Lärmleitfadens usw. geschuldet.

Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor.

Das Ergebnis wurde in den Umweltbericht sowie die Begründung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen wurden bewertet, insbesondere in Bezug auf ihre Erheblichkeit und ihre Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Es werden keine Festsetzungen empfohlen, die im Bebauungsplan zu berücksichtigen wären.

Zu 2.

In der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) wurden für die im Plangebiet vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für 2030 der Schienenwege durchgeführt. Das Fachgutachten kommt zu folgendem Ergebnis (siehe schalltechnischen Untersuchung vom 02.11.2022, Seite 113):

Mit Verweis auf das Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) besteht im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Die DIN 4109 gilt seit August als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm gemäß DIN 4109-1 ist daher im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den übrigen möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen – z. B. Grundrissregelung, besondere Fensterkonstruktionen o. Ä. – sind für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen ebenfalls keine Festsetzungen erforderlich.

Zu 3.

Die geltenden Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von Gewerbelärm aus Anlagen, die dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) unterliegen, sind in der Technischen Anleitung Lärm (TA-Lärm) festgelegt. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass u. a.

1. schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung vermeidbar sind, und

2. nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

In der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) werden auf Seite 79-80 Aussagen zu den möglichen Schallemissionen der zulässigen gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets getroffen. Im Fachgutachten wird ausgeführt, dass die Prognose und Beurteilung der Auswirkungen der im Plangebiet selbst zulässigen gewerblichen Nutzungen im Rahmen

Senat

der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren infolge des Fehlens einer hinreichend genauen Planung nicht möglich ist. Die durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte müssen daher in die entsprechenden Baugenehmigungsverfahren verlagert werden und werden dort auch als lösbar eingeschätzt. An das Plangebiet grenzen keine Wohngebiete an.

Auch bei Vorliegen einer hinreichend verfestigten Planung wären allenfalls exemplarische Betrachtungen zu den durch die gewerblichen Nutzungen verursachten Geräuschimmissionen möglich (Tiefgaragenzufahrt, ebenerdige Verladung im Straßenraum etc.).

Im Vorgriff auf die konkreten Planungen im Baugenehmigungsverfahren erfolgt in der schalltechnischen Untersuchung eine überschlägige Betrachtung zu den Fahrgeräuschen des vorhabenbezogenen Verkehrs auf der Trebbiner Straße im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm.

Weitere Festsetzungen von Immissionsgrenzwerten sind nicht erforderlich.

Im Ergebnis der Abwägung sind keine Mängel in der schalltechnischen Untersuchung erkennbar. Die vorgetragene Kritik wurde widerlegt. Es gibt keinen weiteren Überarbeitungsbedarf des Gutachtens. Auch die Planung wird nicht geändert.

C55_Anpflanzungen_Begrünung

Baumpflanzungen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird in der textlichen Festsetzung 8.1 festgesetzt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 mindestens 3 Laubbäume zu pflanzen sind. In Kapitel A III 3.12. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB) wird erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tief-garage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer Erhöhung der Mindestanzahl von zu pflanzenden Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden.

Dachbegrünung

Klimagerechtes Bauen ist auch ein Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, ein Baustein kann die Dachbegrünung sein. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird in der textlichen Festsetzung 9.4 folgendes festgesetzt:

„In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.“

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung

Senstadt

ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann.

Die tatsächliche Nutzung der Dachflächen wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Fassadenbegrünung

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt, siehe auch C57_Fassadengestaltung.

C56_Städtebaulicher_Vertrag

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. wird ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Vereinbarungen abgeschlossen. Der Vertrag lag zur Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unterschriftsreif vor. Die Inhalte des Vertrags werden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus den Auslegungen fortgeschrieben und der Vertrag bis zur Festsetzung des Bebauungsplans geschlossen.

Die in den Stellungnahmen benannten Themen werden nicht im Bebauungsplan, sondern sofern vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg Regelungsbedarf gesehen wird, im Städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu 1. und 2. Regelungen zur Privatstraße:

Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

- Verpflichtung zur Herstellung folgender Anlagen gemäß den Festsetzungen im Bebauungs- plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im eigenen Namen und für eigene Rechnung:

- eine Privatstraße als Mischverkehrsfläche mit Zonierung (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498); die Fläche für zu Fuß Gehende soll mind. 2,0 m breit sein, bei Vereinbarkeit mit der Planfeststellung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB mind. 2,5 m

- Damit sind auch folgende Verpflichtungen verbunden:
  - Abstimmung der konkreten Planung (Straßen- sowie Freiflächenplanung) mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
  - Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße einschließlich der leitungsgebundenen Erschließung
  - Dauerhafte Zugänglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende
  - Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie Verkehrssicherung

  Die Einzelheiten werden in dem Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße geregelt.

Die aufgezeigte Verpflichtung der Projektträgerin zur Herstellung der Privatstraße wird im Städtebaulichen Vertrag durch die Pflicht zur Übergabe einer unbefristeten, selbstschuldnerischen Bürgschaft abgesichert. Zudem ist die Nutzung der Privatstraße als Mischverkehrsfläche durch die Verpflichtung zur Einräumung von Baulasten und beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten an den ausgewiesenen Flächen gesichert. Die Inhalte der Dienstbarkeiten erfassen dabei explizit, dass die Projektträgerin die Kosten für Unterhaltung und Verkehrssicherung der Mischverkehrsfläche zu tragen hat. Letztlich bleibt zu berücksichtigen, dass die Verkehrssicherungspflicht als allgemeine Pflicht besteht, die Unterhaltungspflicht für die Privatstraße darüber hinaus im eigenen Interesse der Projektträgerin. Demnach besteht aus Sicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, insbesondere unter Berücksichtigung der bereits weitgehenden Sicherung der Herstellung und Nutzung der Privatstraße kein weiteres Sicherungsbedürfnis, beispielsweise durch Eintragung einer Reallast.

Zu 3. Umsetzung des städtebaulichen Konzepts

Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

- Der Siegerentwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner aus dem städtebaulichen Wettbewerb (2015) wird als sogenannter „Masterplan“ fortgeführt. Der Masterplan mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung

Zur lediglich ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten siehe C45_Vergnügungsstätten.

Zu 4. und 5. Gemeinwohlorientierte Unterstützung und Förderung

Im Städtebaulichen Vertrag ist festgehalten, dass die Projektträgerin folgendes beabsichtigt:

Senstadt

a) die Einrichtung eines Kultur- und Sportfonds zur Förderung lokaler Projekte; dieser soll sich aus den Mieten der ‚Urbanen Mitte‘ sowie einer Umlage als Bestandteil der Nebenkosten speisen,

b) die Etablierung von Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen durch die mietvertragliche Sicherung von Sonderkonditionen zu festgesetzten Zeiten sowie die Förderung einer sozialen Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport.

Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag nicht begründet.

Zur geplanten Nutzungsstruktur siehe C31_Nutzungskonzept, zum Ausschluss von Wohnen siehe C43_Forderung_Wohnen.

Im Ergebnis der Abwägung wird kein Erfordernis gesehen, den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in den in den Stellungnahmen benannten Punkten zu ergänzen.

C57_Fassadengestaltung

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Dieser Entwurf sieht für die Fassaden einen transparenten und hohen Glasanteil vor. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich jedoch nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um einen Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Damit können die Fassaden aus dem Wettbewerbsentwurf oder auch alternative Gestaltungen mit anderen Materialien umgesetzt werden.

Aufgrund des Wettbewerbsergebnisses wurde in den Umweltbericht aufgenommen, dass Glasfassaden eine mögliche Ausführungsvariante sind. Als Auswirkungen wurde berücksichtigt, dass Büros mit großen Glasfronten stärker heruntergekühlt werden müssten. Die Klimaanlagen erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt. Die im Umweltbericht benannten Auswirkungen wurden in der Abwägung berücksichtigt.

Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst mindestens folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
    - Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
    - Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht de- poniert oder thermisch verwertet werden müssen,
    - Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung im

städtebaulichen Vertrag.

SenStadt

Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese betreffen auch die Fassadengestaltung. Die Absichtserklärung ist unverbindlich.

Zum Umgang mit dem Problem des Vogelschlags an Glasfassaden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe C13_Flora_Fauna.

C58_Freiraumgestaltung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Baumpflanzungen, gärtnerische Anlage von Grundstücksfläche, Dachbegrünung), aber nicht zur konkreten Freiraumgestaltung getroffen. Das ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs (Masterplan) ein erstes Freianlagenkonzept vor. Ergänzend hat sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet:

- Entwurf eines qualifiziertes Freianlagenkonzepts, das einen gestalterischen Gesamtzusammenhang mit dem vorhandenen Park am Gleisdreieck wahrt,
- Abstimmung des Konzeptes mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH,
- Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, Pflege und dauerhafte Unterhaltung der Freianlagen.

Die Erarbeitung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts erfolgt also im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Konzepterstellung, Abstimmung und Umsetzung sind im Städtebaulichen Vertrag gesichert.

C59_nachhaltiges_Quartier

Die Stellungnahmen von Bürger*innen haben noch einmal gezeigt, wie wichtig die Themen nachhaltige und klimaangepasste Quartiersentwicklung sind.

<u>Nachhaltige Quartiersentwicklung</u>

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: "Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können."

Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen.

Senstadt

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Im Folgenden werden stichpunkthaft die relevanten Nachhaltigkeitselemente für die ‚Urbane Mitte Süd‘ dargestellt:

Energieeffizienz

- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
  - Festsetzung einer kompakten Bauweise, die durch das günstige Verhältnis von Gebäude-Hüllfläche zu Volumen eine gute Voraussetzung für einen energieeffizienten Betrieb der Gebäude bildet
  - Festsetzung von Flachdächern, die sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet sind
- Umsetzung des Solargesetzes Berlin vom 16.07.2021, d.h. die Neubauten werden mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken
- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude.

Ökologie

- Reaktivierung einer Stadtbrache (Innenentwicklung)
- Der Bebauungsplan beinhaltet einen Umweltbericht (vgl. Kapitel A II „Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB“), in dem die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen einer Umweltprüfung berücksichtigt werden. Dazu wurden auch umfangreiche Fachgutachten erstellt.

Sensible

- Der naturschutzrechtliche Eingriff wird planintern und planextern (Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain) kompensiert.
- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
  - Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung
  - Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. (Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung)
- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu folgenden Maßnahmen:
  - Umsetzung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
  - Niederschlagswassermanagement
    - Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
    - Berücksichtigung des Versickerungsgebots in § 36a Berliner Wassergesetz:
      - Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück besteht mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %
      - Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen
      - Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
    - Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
  - Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
  - Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold; dabei wird auch die ökologische Qualität bewertet, deren definierte Kriterien eine Beurteilung der Wirkungen von Gebäuden auf die globale und die lokale Umwelt sowie auf die Ressourceninanspruchnahme und das Abfallaufkommen erlauben.
  - Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a.
    - die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,

SenStadt

- das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung.

- Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.

Mobilität

Das Mobilitätskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ beinhaltet u.a. folgende Elemente einer nachhaltigen Entwicklung:

- Es wurde ein Verkehrskonzept erstellt, dass sowohl die verkehrliche Tragfähigkeit, als auch die äußere Anbindung und die innere Erschließung berücksichtigt, sowie ein Fuß- und Radverkehrsgutachten.
- Die Mobilitätsschwerpunkte werden im Bereich ÖPNV (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) gesehen, kombiniert mit Radverkehr (u.a. Radfernweg) und Fußverkehr.
- Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei sein. Der Individualverkehr wird über eine Zufahrt direkt in die Tiefgarage geleitet. Das Parken ist nur unterirdisch zulässig.
- Im städtebaulichen Konzept sind umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.
- Das Ver- und Entsorgungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ sieht innovative Transportkonzepte zur Verteilung und Sammlung in den Untergeschossen vor, z.B. mit Elektro-Schleppzügen.
- Es sind Ladestationen für E-Mobilität vorgesehen. Die Zulässigkeit wird im Bebauungsplan geregelt.
- Die Grundversorgung soll im Quartier kleinteilig in den Erdgeschosszonen erfolgen (kurze Wege). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der ‚Urbanen Mitte‘ keine Wohn-, sondern insbesondere eine Büronutzung vorgesehen ist.

Wesentlich ist, dass aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Trotz der Veränderungen durch Corona ist er für eine Büronutzung gut geeignet, siehe C42_Büromarkt_Büroflächen. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist kein Standort für Wohnungsbau, siehe C43_Forderung_Wohnen.

Alle zum Bebauungsplan erstellten relevanten Gutachten belegen, dass sich die Lebensqualität der Anwohnenden nicht verschlechtert. Der Mehrwert des Vorhabens wird unter C09_Mehrwert dargestellt.

Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung und Zertifizierung des Projekts und reagiert damit auf die Kritik der Bürger zur mangelnden Nachhaltigkeit

Im Übrigen wurde um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der ‚Urbanen Mitte‘ auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt

Senstadt

erstellte Mobilitätskonzept bezogen. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder, die als besonders relevant für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erachtet werden:

1. Stadt & Gemeinschaft
2. Städtebau & Bauweise
3. Ökologie & Gesundheit
4. Infrastruktur & Mobilität

Diese vier Themenfelder werden im Leitfaden mit spezifischen Zielen und möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausformuliert. Aus diesem Katalog werden die folgenden Maßnahmen als besonders relevant bewertet:

1. Stadt & Gemeinschaft
   - Schaffung eines gut angebundenen und zentralen Stadtquartiers
   - Gemischt genutzter Sockel
2. Städtebau & Bauweise
   - Hochwertige Fassadengestaltung
   - Maximierung Vogelschutz
   - Klimasensible Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes
   - Stadtbäume für ein gutes Mikroklima im Quartier
   - Maximierung der Drittverwendungsfähigkeit
   - Reduktion des Einsatzes der grauen Energie
   - Hochwertige und gesunde Außenbeleuchtung
3. Ökologie & Gesundheit
   - Vollständiger Rückhalt des Niederschlagswassers und dezentrale Bewirtschaftung
   - CO_2-arme Energieversorgung durch die Nutzung regenerativer Energien
   - Gesundes Quartier und Bauweise
   - Quartierszertifizierung durch DGNB, Erfüllung von ESG-Kriterien
4. Infrastruktur & Mobilität
   - Integrierte Mobilitätsangebote für eine gute Erreichbarkeit
   - Sharing-Angebote als flexible Alternative zur Anreise mit dem privaten Pkw
   - Nachhaltige Quartierslogistik

Trotz seines unverbindlichen Charakters wird jedenfalls die Berücksichtigung des „Leitfadens für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ wird im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan gesichert. Unter § 7 Ordnungsmaßnahmen wird folgende Klausel aufgenommen: „Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd in Anlage 4a im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Soweit aufgrund Gesetz oder in diesem Städtebaulichen Vertrag an anderer Stelle Verpflichtungen zu Sachthemen geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die in diesem Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.“

Klimaangepasste Quartiersentwicklung

Auch Klimaschutz und Klimaanpassung sind wichtige öffentliche Belange, die in die Abwägung einzustellen sind.

Zu 1. und 2.

Senstadt

Auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von allen Vertragsparteien der UNFCCC, seinerzeit 195 Staaten und die Europäische Union, ein Übereinkommen verabschiedet. Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Die Vertragsstaaten streben danach die Erreichung bestimmter Ziele an, sagen sich gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit bei Erreichung dieser Ziele zu und legen fest, jeweils Minderungsmaßnahmen entsprechend individueller Beiträge zur Reduzierung zu ergreifen.

Einen Beitrag zur Umsetzung dieser Ziele sollen die Gemeinden mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Aber die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus von Gebäuden in Hinblick auf die Treibhausgas-Emissionen und graue Energie anhand einer Ökobilanz oder der Ausschluss fossiler Brennstoffe für Neubauten sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen, vgl. die Ausführungen oben unter „Nachhaltige Quartiersentwicklung“.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den

Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Damit werden in einem weiteren Sinne auch die Ziele des Übereinkommens von Paris, nämlich einer Reduzierung von Treibhausgasen auf dieser Planungsebene, berücksichtigt.

Zu 3.

Die Berücksichtigung des Landschaftsprogramms wird im Umweltbericht bewertet. Im Umweltbericht wird festgestellt, dass das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz liegt und die genannten Ziele durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt werden. Dieses Ergebnis des Umweltberichts wird in die Abwägung eingestellt. Der – rechtlich unverbindliche – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ enthält weitergehende Maßnahmen, z.B. zur klimasensiblen Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollen.

Die Projektträgerin hat zudem bereits ein Vorzertifikat für Quartiere der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) in Platin verliehen bekommen. Zudem verpflichtet sich die Projektträgerin im Rahmen des Städtebaulichen Vertrags, für die geplanten Neubauten möglichst ein DGNB-Zertifikat Platin anzustreben und mindestens ein Zertifikat Gold zu erreichen. Zudem verpflichtet sie sich, zur näheren Ausgestaltung der Baukörper einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln durchzuführen. Dessen Ausgestaltung umfasst neben dem Erreichen des DGNB-Zertifikats für Neubau mindestens in Gold auch das Bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz, die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen, sowie das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung und die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung des Vertrags. Dazu ist geregelt, dass eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht stattfindet. Die Projektträgerin verpflichtet sich, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser zu prüfen und strebt nach Möglichkeit eine Versickerung und Verdunstung auf dem eigenen Grundstück in Höhe von 42% des anfallenden Niederschlagswassers an. Sie wird zudem prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

Zu 4.

Auf der Ebene der Bebauungsplanung kann nicht beurteilt werden, ob bei Umsetzung der Planung das Vorhaben negative Auswirkungen auf den Klimawandel haben wird, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“. Allerdings ist zu beachten, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ seit 2015 im Aufstellungsverfahren ist und das Bewusstsein, dass Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in der städtebaulichen Planung erforderlich sind, in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Maßnahmen zum Klimaschutz sind insbesondere in der Bundes- und Landesgesetzgebung verankert, werden dort fortgeschrieben und sind in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Pro-

Senat

jektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan insbesondere zum bestmöglichen Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Neubauten, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“

Zu 5.

Im Bebauungsplan werden in der Regel keine Festsetzungen zu Heizungssystemen getroffen, da das städtebauliche Erfordernis fehlt. Aus Gründen der Luftreinhaltung wird in der textlichen Festsetzung 8.1 lediglich die Verwendung von Brennstoffen eingeschränkt, sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden. Auch der Ausschluss fossiler Brennstoffe für Neubauten ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Die energetische Planung erfolgt in konkreteren Planungsebenen, in denen ein Fächer von weiteren gesetzlichen Vorgaben in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen sind, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Zum Ziel einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz vgl. die Ausführungen unter „Zu 1.+2.“ Sowie „Zu 4.“

Zu 6.

Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Im Umweltbericht wird transparent dargestellt, welche Folgen große Glasfronten haben könnten. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie im Städtebaulichen Vertrag umzusetzen.

Zu 7.

Um auf den Klimawandel zu reagieren, sind insbesondere Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase erforderlich. Das ist zwar kein Gegenstand des Bebauungsplans, aber im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin insbesondere zum bestmöglichen Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Neubauten, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“

Die auf der Ebene der Bebauungsplanung vorgesehenen Maßnahmen im Bereich Ökologie sind am Anfang dieses Kapitels C59_nachhaltiges_Quartier unter „Nachhaltige Quartiersentwicklung“ dargestellt.

Im „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ wurde aufgezeigt, dass und wie es möglich ist, im Plangebiet auf Starkregenereignisse und Hochwasser zu reagieren. Im Gutachten wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt und der fünfjährliche Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) soll dazu dienen, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Außerdem wurde ein Gutachten mit dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima erstellt. Das Gutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur

Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Im Ergebnis bleiben trotz der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die oberflächennahe Lufttemperatur und die Wärmebelastung am Tage gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Plangebiet als auch in den angrenzenden Quartieren gewahrt. Der Kaltluftvolumenstrom wird nicht beeinträchtigt. Zum Ergebnis vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 8.

Für die städtische Klimaanpassung sind auch Grünflächen und Parkanlagen von besonderer Bedeutung. Im Areal Gleisdreieck wurde eine 31,5 ha große vielfältig nutzbare Parkanlage geschaffen, an die die ‚Urbane Mitte Süd‘ angrenzt. Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil einer gemeinsamen Planung für das Areal Gleisdreieck. Der Park am Gleisdreieck ist ein bedeutendes Kaltluftentstehungsgebiet mit einem dynamischen Kaltluftvolumenstrom. Das Plangebiet profitiert in klimatischer Hinsicht (Kaltluftentstehung / nächtliche Abkühlung und Frischluft) von dieser Lage. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Park sind nicht wesentlich, vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 9.

Im Rahmen der Masterplanung wurde bereits ein erstes Freianlagenkonzept erarbeitet, in dem auch Maßnahmen der klimaangepassten Stadt enthalten sind. Auf Grundlage dieses Konzeptes wurden die Anpflanzfestsetzungen im Bebauungsplan (Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung) getroffen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, in der konkreteren Planungsebene ein Freianlagenkonzept zu erstellen, mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH abzustimmen und das Konzept umzusetzen. So können aktuelle Erfordernisse, auch zur Klimaanpassung, weitere Berücksichtigung finden. Außerdem verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zu dem Ziel, positive klimaökologische Auswirkungen der Neubauten auf die lokale Umgebung zu erreichen.

Zur Begrünung im Plangebiet vgl. auch C55_Anpflanzungen_Begrünung.

Zu 10.

Im weiteren Planungsprozess werden durch entsprechende Fachbüros konkretisierende Konzepte erstellt. In diesen Konzepten werden die gesetzlich verankerten Ziele zum Klimaschutz und zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen umgesetzt. Es wird kein Erfordernis gesehen, neben dem bereits vorliegenden klimaökologischen Gutachten ein weiteres Klimagutachten zu erstellen.

Expert*innen sollen auch in den hochbaulichen Realisierungswettbewerb eingebunden werden, zu dessen Durchführung sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Gegenstand

Unter Berücksichtigung der auf dieser Planungsebene verfolgten Ansätze einer nachhaltigen Entwicklung , der Festsetzungen im Bebauungsplan sowie der Verpflichtungen der Projektentwicklerin im Städtebaulichen Vertrag überwiegen im Ergebnis der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert. Der Städtebauliche Vertrag wurde ergänzt.

C60_Solaranlagen

Die ‚Urbane Mitte‘ soll zu einem nachhaltigen Stadtquartier entwickelt werden. Dabei spielen regenerative Energieformen eine wesentliche Rolle (vgl. Kapitel A III 3.2.1.2 „Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen“) Gleichzeitig wird die bei Projektrealisierung zu verwendende Energieform im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Da der Bebauungsplan als Rechtsverordnung für einen nicht begrenzten Zeitraum erlassen wird, wird Spielraum gelassen, zeitgemäße Energieformen einzusetzen.

Auf den exponierten Dachflächen der Türme sollen Solaranlagen ausnahmsweise zulässig sein. Die ausnahmsweise Zulässigkeit bedeutet nicht, dass Solaranlagen nicht gewollt sind, sondern ist darin begründet, dass die Solaranlagen auch oberhalb der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante zulässig sein sollen. Das wird hier planungsrechtlich als Ausnahmefall geregelt.

Das Solargesetz Berlin muss auch in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ umgesetzt werden. Das Gesetz ist am 16.07.2021 in Kraft getreten, die Solarpflicht gilt ab dem 01.01.2023. Ziel des Solargesetzes Berlin ist es, die Solarpotenziale auf den Dächern Berlins nutzbar zu machen und somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Das Gesetz trägt zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 bei. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab 2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Eine textliche Festsetzung im Bebauungsplan dazu ist nicht erforderlich.

Im Bebauungsplan wird in der textlichen Festsetzung 10.1 geregelt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 die Dächer als Flachdächer auszubilden sind. Die Flachdächer sind sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet. Es ist eine Kombination mit extensiven Gründächern vorgesehen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Zur Dachbegrünung vgl. C55_Anpflanzungen_Begrünung

C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und in der Abwägung angemessen berücksichtigt. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im nahen Umfeld des Plangebiets werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur gewürdigt.

Senstadt

Die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ hat Auswirkungen auf die Sichtbarkeit des U-Bahnhofs Gleisdreieck mit Viadukten sowie den ehemaligen Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums, allerdings keine wesentlichen.

Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind die geplanten Türme 6 (Höhe 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe 25 m ü. Gelände). Die beiden Türme 6 und 7 haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die Viadukte der U1 und U2 sowie den U-Bahnhof Gleisdreieck und verdecken nur sehr eingeschränkt die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck mit Viadukten. Die Sicht auf den ehemaligen Postbahnhof ist nur direkt aus Süden blickend eingeschränkt. Die Sicht auf die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums wird zusätzlich nur aus Südwesten eingeschränkt, überwiegend wird die Sicht durch den Postbahnhof versperrt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gebäude auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums eher niedrig und in eine waldartige Parklandschaft eingebettet sind, wodurch die Sichtbarkeit aus westlichen Richtungen im Bestand bereits eingeschränkt ist. Die Einzelstellung der geplanten Türme 6 und 7 gewährt Durchblicke und schafft neue Sichtachsen. Insgesamt sind die Einschränkungen vertretbar.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit überhaupt nicht wahrgenommen werden konnten.

Es ist positiv hervorzuheben, dass durch den Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der damit verbundenen Reaktivierung der Gewerbebrache das Umfeld der Denkmäler gestaltet, städtebaulich aufgewertet und erschlossen wird, was auch die Außenwirkung und die Erlebbarkeit der Denkmäler verbessert.

Die denkmalpflegerischen Belange und die Auswirkungen des Vorhabens auf den Denkmalschutz wurden ermittelt und in die Abwägung eingestellt (vgl. Kapitel A III 4.8.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege). Die Ausführungen befassen sich insbesondere zum Thema Umgebungsschutz, vor allem des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin).

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mehrfach beteiligt. Aufgrund der Stellungnahmen wurde das denkmalpflegerische Gutachten Gleisdreieck vom Juni 2017 als Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt. Das Fachgutachten wurde den Fachbehörden zur Kenntnis gegeben und die Aussagen in der weiteren Planung berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung wurden intensive Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde geführt. In der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (07.12.2018 bis 31.01.2019) hatten weder das Landesdenkmalamt noch die Untere Denkmalschutzbehörde Anmerkungen zur Planung. Wörtlich hat die Untere Denkmalschutzbehörde mitgeteilt: *„Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde gibt es im Rahmen der erneuten Trägerbeteiligung nichts zu bemerken.“*

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C62_Ortsbild_Sichtachsen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nur die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) des Gesamtprojekts ‚Urbane Mitte‘ festgesetzt werden. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5). Gegenstand dieser Abwägung sind nur die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

In Kapitel A III werden unter Ziffer 4 „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht:

- Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (vgl. Kapitel A III 4.6)
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (vgl. Kapitel A III 4.8)

Auf diese Ausführungen wird hier u.a. verwiesen.

Zu 1.

Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach.

Seit 1993 wurden große Teile für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz / Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet.

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf mehreren umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanen Stadtquartier gewünscht. Hier soll auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas Herausragendes gestaltet werden soll.

Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Es ist eine Liegenschaft mit außerordentlich schwierigen Randbedingungen, die deshalb bisher auch noch nicht entwickelt wurde.

Die Entwicklung des Plangebiets ‚Urbane Mitte‘, aber insbesondere die Entwicklung der gesamten ‘Urbanen Mitte’ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von

2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Die Türme 6 und 7 werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Zu 2.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die beiden geplanten Türme subjektiv als Störfaktor im Stadtbild empfunden werden. Die Ansicht, dass die geplanten Neubauten wie eine Barriere zwischen Kreuzberg und Schöneberg wirken werden, wird nicht geteilt. Diese Wirkung hat die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit einer Plangebietsgröße von nur ca. 8.000 m^2 und den beiden einzelnen Türmen 6 und 7 nicht.

Zu 3.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das am östlichen Parkrand liegende Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den historischen Freiraum und den Park am Gleisdreieck zerschneiden solle. Die ‚Urbane Mitte‘ und damit die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck (siehe C26_Gesamtentwicklung) und berücksichtigen deren Ziele und Inhalte, die insbesondere im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgehalten sind.

Zu 4. bis 6.

Die Türme 6 und 7 schränken die weiten Blickmöglichkeiten im 31,5 ha großen Park am Gleisdreieck nur unwesentlich ein, da sie zwar am Rand, aber außerhalb des Westparks und dazu noch östlich der Fernbahngleise angeordnet sind. Möglich ist eine Einschränkung von Sichtbeziehungen von Westen aus dem Park Richtung Osten in das sich anschließende Stadtgebiet. Zur Reduzierung der Einschränkungen wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen (Turm 6 und 7) gewählt, die Durchblicke ermöglicht. Zu den Sichtbeziehungen auf denkmalgeschützte Gebäude vgl. C61_Beeinträchtigung_Denkmäler.

Den Auswirkungen auf bestehende Sichtbeziehungen steht die Schaffung neuer Sichtbeziehungen gegenüber. Der östliche Übergang vom Park in den Siedlungsbereich wird gestaltet und die Türme werden zu neuen Blickpunkten. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Sichtachsen und -beziehungen nicht wesentlich.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck. Auch dieses Ergebnis der Umweltprüfung wurde in die Abwägung eingestellt.

Zu 7.

Zum Ortsbild wird in Kapitel A I 2.4.1.2 „§ 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ u.a. folgendes ausgeführt:

„Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden. Es sind Vorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und

Senstadt

deren Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.“

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck und dem Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C63_Park_Erhalt

Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ und der Park am Gleisdreieck sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, die vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) um eine große zentrale Parkanlage beinhaltet und im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbart wurde. Die Planung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ -als eines der vier Baufelder- berücksichtigt die Vereinbarung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der Park am Gleisdreieck wird durch die Randbebauung aus objektiver Sicht weder als Grünfläche noch als Naherholungsgebiet beeinträchtigt. Das subjektive Empfinden kann anders sein. Als öffentliche Parkanlage steht sie jedem offen. Daran wird sich durch die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nichts ändern.

Die Verbindung zwischen West- und Ostpark wird heute über eine Fuß- und Radwegeverbindung (Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig) hergestellt. Die Planung hat keine Auswirkungen auf diese bestehende Wegeverbindung.

Im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ist der Bedarf an Grünflächen eben durch die große Parkfläche, die vollständig erhalten bleibt, gedeckt.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich durch das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ der Charakter des gesamten Parks am Gleisdreieck ändern sollte, siehe auch

- C62_Ortsbild_Sichtachsen
- C64_Park_optische_Einengung
- C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
- C67_Park_Übernutzung
- C68_Park_Aufenthaltsqualität

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C64_Park_optische_Einengung

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde.

Senat

Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘. Grundlage ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, siehe C26_Gesamtentwicklung.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht. Der Park erhält auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) mit einer Höhe von 49 m über Gelände und 7 (MK 7) mit einer Höhe von 25 m über Gelände festgesetzt. Nur ihre Auswirkungen sind Gegenstand dieses Verfahrens. Objektiv kommt es durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu keiner Einengung des Parks am Gleisdreieck, die Breite des Parks bleibt in seiner derzeitigen Form erhalten. Es wird jedoch zur Kenntnis genommen, dass Nutzer des Parks die Randbebauung als optische Einengung empfinden. Diese Empfindungen sind sehr subjektiv und entziehen sich der Abwägung.

Zur Ergänzung wird auch auf folgende Cluster verwiesen:

- C62_Ortsbild_Sichtachsen
- C63_Park_Erhalt
- C68_Park_Aufenthaltsqualität

C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben.

Senstadt

Westpark

- Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten.
- Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen.
- Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden.

Bis auf die Wintermonate fällt also ab 10.00 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark. In den Wintermonaten wandert der Schatten später, aber auch nur bis 11.00 Uhr durch den Westpark.

Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem Minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass entgegen der Darstellung in der Stellungnahme nur einige wenige Teilbereiche des Westparks von einer morgendlichen Verschattung betroffen sind. In einem Großteil des Parks ändert sich die Besonnungssituation nicht. Auch im Winter wird durch die beiden Türme zu keinem Zeitpunkt der komplette nördliche Teil verschattet.

Die zeitlich stark begrenzte und wandernde Verschattung hat, wenn überhaupt, nur geringe Auswirkungen auf die Flora im Westpark. Die Standortbedingungen für Pflanzen können sich im Bereich der Verschattung geringfügig ändern. Betroffen wären allerdings lediglich Pflanzen, die einen vollsonnigen Standort benötigen. Tatsächlich ist es in den Sommermonaten eher das Problem, dass im Park die Pflanzen an den vollsonnigen Standorten in den sommerlichen Hitzephasen leiden. Wesentliche Folgeschäden an der Fauna sind von daher ebenso nicht erkennbar.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers durch die geringfügige Verschattung der Parkflächen beeinträchtigt werden sollte. Wie oben ausgeführt, zeigen die Besonnungsuntersuchungen, dass im West- und Ostpark auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt.

Es ist richtig, dass durch eine niedrigere Bebauung die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert werden könnte.

Ostpark

Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung

und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten. Sie kann hingenommen werden.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

C66_Park_Ausgleichsfläche

Der Park am Gleisdreieck ist bereits Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez. Hier kann kein Ausgleich für Eingriffe in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erfolgen und erfolgt auch nicht. Die durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorbereiteten Eingriffe werden zu einem geringen Anteil im Plangebiet selbst und ansonsten durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen, siehe C23_Eingriff_Ausgleich.

Durch das Vorhaben wird die Ausgleichsfläche des Parks am Gleisdreieck auch nicht verkleinert. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ und der Park am Gleisdreieck sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, die vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) um eine zentrale Parkanlage beinhaltet und im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbart wurde, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der Park am Gleisdreieck als Ausgleichsfläche und die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind also Bestandteil einer in sich abgestimmten Planung.

Kaltluftvolumenstrom

Der Park am Gleisdreieck ist u.a. eine klimatische Ausgleichsfläche für die Bebauung am Potsdamer Platz. Der Park liegt in einer Nord-Süd-gerichteten Freiraumachse und bildet in dieser Achse als große Vegetationsfläche ein relevantes Kaltluftentstehungsgebiet. Der Kaltluftvolumenstrom in dieser Freiraumachse bewegt sich von Süden nach Norden und transportiert Kaltluft und ggf. auch Frischluft, wovon insbesondere die angrenzenden Baugebiete, aber auch das gesamtstädtische Klima profitieren. Im Klimaökologischen Gutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden auch die Auswirkungen auf den Kaltluftvolumenstrom im benachbarten Park am Gleisdreieck untersucht. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Ergebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“ Zur Ergänzung vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Die Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck wird durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht beeinträchtigt. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C67_Park_Übernutzung

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken (vgl. Kapitel A III 4.5.3 „Zunahme der Frequentierung / der Nutzer im Park am Gleisdreieck“). Um diese Zunahme zu quantifizieren und zu bewerten, wurde eine gutachterliche Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“, Stand 28.11.2019) verfasst.

Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor.

Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten

Unter Berücksichtigung der Anmerkungen wurde die Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten überarbeitet. Die genauen Berechnungen sind dem Fachgutachten zu entnehmen. Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

Zu 1.

In der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ werden künftig bei Vollauslastung ca. 2.650 Menschen arbeiten. Diese Zahl wurde auf Grundlage der Geschossfläche und des Nutzungskonzeptes ermittelt. Die Angabe der Beschäftigten auf der Projekt-Homepage ist aufgerundet worden, entspricht aber der Größenordnung.

Zu 2.

In der ‚Urbanen Mitte‘ werden künftig bei Vollauslastung ca. 2.650 Menschen arbeiten. Im Regelfall werden diese wochentags von 9 bis 16 Uhr in dieser Anzahl präsent sein. Aufgrund erhöhter Homeoffice-Arbeiten und Reiseaktivitäten der Bürobeschäftigten sowie anteiligen Urlauben ist von einer mittleren Präsenz von maximal 80 % der Bürobeschäftigten auszugehen, was sich entsprechend dämpfend auf eine potenzielle Nachfrage nach Aktivitäten im Park am Gleisdreieck auswirkt.

Zu 3.

Der größte frequenzmindernde Effekt geht von den üblichen Freizeitgewohnheiten der Bürobeschäftigten aus. In Abhängigkeit ihrer Lebens-/Altersphase werden Freizeitaktivitäten unterschiedlich intensiv im außerhäusigen oder innerhäusigen Bereich vorgenommen. Für die Urbane Mitte am Gleisdreieck kann von einer Anzahl von ca. 1.345 Bürobeschäftigten ausgegangen werden, die verstärkt außerhäusigen Freizeitaktivitäten nachgehen. Diese müssen jedoch nicht zwingend am Bürostandort erfolgen, weshalb von einer deutlich geringeren Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von ca. 673 Personen ausgegangen werden kann. Davon "stammen" ca. 134 Personen aus den auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entfallenden Nutzungen und ca. 539 Personen auf Nutzungen des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“.

Zu 4.

Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün als unverbindlicher Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ aktuell mit 14,4 m^2/Einwohner*in zwar niedriger als

die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,5 m²/Einwohner*in) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnahe Parkanlagen von zusammen 13 m²/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m²/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m²/Einwohner*in drücken.

Zu 5.

Im Fachgutachten wird bei der Ermittlung der Grünflächenausstattung die zusätzliche Zahl an Nutzenden auf die gesamte Parkfläche bezogen und nicht nur auf die Wegeflächen. Dieses Vorgehen entspricht der üblichen Methodik.

Zu 6.

In die Abwägung werden (nur) die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eingestellt. Mögliche zukünftige Bauprojekte und ihre Auswirkungen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans.

Zu 7.

Die Zahlen der zu erwartenden Zuzüge wurden geprüft und aktualisiert. Das Gutachten „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 enthält dazu auf Seite 8 folgende Ausführungen:

„Wegen diverser Wohnungsbauprojekte, die in den Jahren 2020 bis 2025 abgeschlossen wurden/werden, steigt die Einwohnerzahl im fußläufigen Radius zum Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck (entspricht 700-m-Radius) um weitere rd. 1.400 Einwohner an. Aus diesem Anstieg resultiert ein Rückgang der (rechnerischen) Grünflächenausstattung auf ca. 13,8 qm/Einwohner. Dieser Wert liegt noch leicht oberhalb der empfohlenen Grünflächenausstattung von 13 qm/Einwohner gemäß Charta für das Berliner Stadtgrün.

Für die den Park am Gleisdreieck umgebenden Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Tempelhof-Schöneberg wird eine Bevölkerungszunahme von bis zu +4,7 % bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Die Prognose liegt unterhalb dem kurz- bis mittelfristig absehbaren Anstieg im fußläufigen Nahbereich. Wird für die Wohngebiete des 701- bis 1.000-m-Radius (die in der Betrachtung des fußläufigen Nahbereichs fehlen) ein Anstieg in Höhe der aktuell bekannten Wohnungsbauprojekte unterstellt, so ist von weiteren rd. 2.400 Einwohnern bis spätestens 2030 auszugehen, insgesamt ein Anstieg um ca. 12 % auf rd. 57.570 Einwohnern. Bezogen auf die bestehende Grünflächenausstattung senkt sich dadurch der Ausstattungswert auf 12,9 qm/Einwohner ab.“

Zu 8.

Es ist richtig, dass der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf nicht an den Park am Gleisdreieck angrenzt. Im Fachgutachten wurde das Kapitel 4 Grünflächenausstattung entsprechend geändert. Es kommt zu keiner relevanten Änderung des Gutachtenergebnisses.

Auswirkungen

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird sich auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Das ist zunächst eine wertneutrale Feststellung, denn sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, siehe auch C26_Gesamtentwicklung. Das Nebeneinander und Miteinander

Senat

der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat grundsätzlich einen Vorrang vor der anderen.

Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

- Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün als Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ aktuell mit 14,4 m^2/Einwohner*in zwar niedriger als die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,5 m^2/Einwohner*in) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnahe Parkanlagen von zusammen 13 m^2/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m^2/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m^2/Einwohner*in drücken.
- Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden.
- Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 386 m^2 Parkfläche (Park am Gleisdreieck Ost und West). Unter Berücksichtigung der Geschossflächenverteilung verteilt sich das ermittelte zusätzliche Besucheraufkommen im Park auf 134 Personen werktäglich durch die „Urbane Mitte Süd“ im Park mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 m^2 Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt.
- Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weiterhin den Anwohnenden "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzergruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen werden.
- Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesuchende nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigen und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden.

<u>Berufspendelnde</u>

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich Tausende von Berufspendelnden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf den Wegen und vor allem auf den Freizeitflächen des Parks am Gleisdreieck aufhalten sollten. Es ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Anteil einen Arbeitsweg hat, der durch den Park führt. Dabei ist wünschenswert, dass viele der Büronutzenden mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen werden. Das ist Ziel des Mobilitätskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und entspricht den Zielen des Landes Berlin. Radfahrende können die ‚Urbane Mitte Süd‘ über die verlängerte Trebbiner Straße oder über den Radfernweg erreichen. Die Erholungsqualität des Parks wird durch die Berufspendelnden nicht wesentlich beeinträchtigt.

Für diese Abwägung sind lediglich die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ relevant. Sie sind mit maximal 135 Personen werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C68_Park_Aufenthaltsqualität

Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in zentraler Lage. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen, siehe C26_Gesamtentwicklung.

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf einer Gewerbebrache östlich des Westparks mindert nicht die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck, und zerstört auch nicht die Lebensqualität und entwertet den Park nicht. Der Park am Gleisdreieck wird durch die Urbane Mitte Süd gegenüber der Bestandssituation nur unwesentlich mehr verschattet, vgl. C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark. Auch die Windgeschwindigkeiten nehmen nicht zu. Die Aufenthaltsqualität im Park bleibt daher erhalten. Die Lebensqualität, die der Park der Umgebung bietet, wird jedenfalls durch die Urbane Mitte Süd mit Blick auf den Park nicht zerstört.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ entsteht an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt des ÖPNV, der durch die Ergänzung der geplanten S-Bahnlinie S21 noch ausgebaut wird. Hier wird es Frequenzen und Bewegungen geben. Der Verkehrsknotenpunkt wird mit Hochbauten und Nutzungen ergänzt und betont. Die Angebote und die Belebung des Plangebiets als Ergänzung zu den sonstigen Nutzungen im Areal Gleisdreieck sind planerisch gewollt. Wie sie von einzelnen Bürger*innen subjektiv empfunden werden, ist sehr individuell und entzieht sich der Abwägung.

Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Eine Minderung des Landschaftserlebens im 31,5 ha großen Park ist nicht erkennbar. Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Die Auswirkungen sind gering, siehe auch C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark. Ein wesentlicher

Einfluss der Verschattung auf die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers ist nicht erkennbar. Die Windgeschwindigkeit wird im Park nicht erhöht, siehe auch C20_klimaökologische_Auswirkungen, lediglich der Windkomfort im Plangebiet ändert sich, siehe auch C22_Windkomfort.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Bürger*innen die geplanten Hochhäuser ablehnen. Diese Ablehnung sollte aber nicht verallgemeinert werden. Allein durch ihre Sichtbarkeit ist keine starke Auswirkung gegeben. Das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegt zwar am Rand des Westparks, aber östlich der Fernbahn und damit städtebaulich vom Westpark getrennt. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Sollte sich eine nutzende Person in ihrem subjektiven Empfinden durch die beiden Türme gestört führen, so bietet der Park mit seiner Größe von 31,5 ha Größe vielfältige Möglichkeiten, um sich in anderen Parkbereichen aufzuhalten. Zu beachten ist auch, dass der Park am Gleisdreieck nicht nur Erholungsgebiet für die Anwohnenden ist. Der Park ist eine öffentliche Grünanlage, die von jedem im Rahmen der Regelungen des Grünanlagengesetzes genutzt werden kann, auch von den zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘.

Es ist nicht richtig, dass sich im Rahmen der Fachgutachten mit der Veränderung des Parks am Gleisdreieck nicht auseinandergesetzt wurde. Gutachterlich untersucht wurden folgende Themen:

- die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck, siehe C67_Park_Übernutzung
- eine Verschattung des Parks am Gleisdreieck, siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
- klimaökologische Auswirkungen, siehe C20_klimaökologische_Auswirkungen
- die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Nutzungseinschränkung wegen störendem Freizeitlärm), siehe C54_schalltechnische_Untersuchung

Die Fachgutachten waren Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung. Kein Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ wesentliche Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse haben wird, auch nicht im Park am Gleisdreieck. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht berücksichtigt und sind in die Abwägung eingestellt worden (vgl. Kapitel A III 11. „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck“). Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C69_Drogen_Kriminalität

Im Rahmen der Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB gab der Polizeipräsident in Berlin, Abteilung städtebauliche Kriminalprävention, eine Stellungnahme zur Kriminalitätslage in der Umgebung des Plangebietes ab. Die Recherche als auch eine Befragung von Mitarbeitenden des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts 52 ergaben keine signifikanten Auffälligkeiten und Erkenntnisse, die für die Ebene der Bauleitplanung von Relevanz sind.

Der benachbarte Park am Gleisdreieck weist nach Angaben der Abteilung städtebauliche Kriminalprävention ein „nicht unerhebliches Aufkommen an Delikten der Straßenkriminalität“ auf. Aufgrund der Großflächigkeit des Parks lassen sich diese Delikte nicht für einzelne Teilgebiete verifizieren.

Es ist nicht erkennbar und wird von der Abteilung städtebauliche Kriminalprävention auch nicht benannt, dass durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die bereits bestehenden Probleme mit Straßenkriminalität noch zunehmen würden. Im Gegenteil, es ist zu vermuten, dass durch die zusätzliche Randbebauung und Belebung die soziale Kontrolle zunehmen wird.

Eine zusätzliche Untersuchung zu dem Thema Kriminalität wird nicht als erforderlich angesehen. Für das bestehende Problem der Straßenkriminalität ist die Berliner Polizei zuständig.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C70_Lichtverschmutzung

Der Begriff der Lichtverschmutzung bezeichnet die dauernde Abwesenheit völliger Dunkelheit durch Lichtemissionen. Der Mangel an Dunkelheit hat zahlreiche störende Einflüsse:

- auf die Flora und insbesondere als Insektensterben auf die Fauna, betroffen sind vor allem nachtaktive Insektenarten
- auf die biologischen Tag-Nacht-Zyklen vieler Tiere
- und zunehmende Schlaflosigkeit beim Menschen

Die als Lichtverschmutzung bewerteten Vorgänge können als eine spezielle Form der Umweltverschmutzung betrachtet werden.

Bei der Lichtverschmutzung geht es insbesondere um großräumige Effekte in Städten. Es ist richtig, dass auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ zu einem geringen Teil an der Lichtverschmutzung in der Großstadt Berlin beitragen wird.

Gleichzeitig wird es als erforderlich angesehen, aus Sicherheitsgründen den Umsteigepunkt und die Rad- und Fußwege auch nachts angemessen zu beleuchten.

Da sich die Stellungnahme auch auf die geplante Nutzung als Kerngebiet bezieht und deswegen stärkere Lichtemissionen als bei einer Wohnnutzung erwartet werden, wird auf die getroffenen Regelungen zu Werbeanlagen hingewiesen. Die für den Städtebau verantwortlichen Architekt*innen haben ein Werbekonzept entwickelt, das auch Anlage zum Städtebaulichen Vertrag ist. Darin sind umfangreiche Regelungen zur Gestaltung der Werbung und der eingeschränkten Zulässigkeit von beleuchteter Werbung im Plangebiet enthalten, um störende Lichtemissionen möglichst zu vermeiden. Auch bei einer Büronutzung, typischerweise von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr, ist nicht mit einer Lichtverschmutzung durch die Benutzung von Beleuchtung auszugehen.

C71_Abwägung_privat/öffentlich

Zu 1. Privatinteresse vor Allgemeininteresse

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten (§ 2 Abs. 3 BauGB). Außerdem sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Aus der Formulierung wird deutlich, dass bei der Abwägung weder öffentliche noch private Belange von vornherein höher gewertet werden. Jeder Belang ist für sich gerecht abzuwägen.

Laut der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist das Gebot gerechter Abwägung verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet, in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder der Ausgleich zwischen den von

SenStadt

der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12. Dezember 1969 – 4 C 105.66, VerwRspr 1970, 571 (576)).

Die Kritik der Bürger*innen ist oft unkonkret. Häufig wird bereits das Ziel einer Kerngebiets- oder Büronutzung als Beispiel für eine Bevorzugung von Privatinteressen angeführt. Die fachliche Begründung für die Nutzungsausweisungen bleibt dabei meist unberücksichtigt. In den Stellungnahmen wird kein konkretes Abwägungsergebnis in der Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ benannt, dass nicht auf einer gerechten Abwägung öffentlicher und privater Belange beruht und erneut geprüft werden müsste.

Zu 2. Einwendungen würden nicht/ unzureichend berücksichtigt werden

Alle Einwendungen von Bürger*innen wurden und werden in die Abwägung eingestellt. Das Ergebnis ist nicht davon abhängig, wer die Stellungnahme abgegeben hat, sondern nur der Inhalt der Stellungnahmen ist relevant. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind alle relevanten Belange zu ermitteln, zu bewerten und abzuwägen. In Abwägungstabellen wird das Ergebnis der Abwägung jeder einzelnen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebenen Stellungnahme dargestellt. Die Abwägungsergebnisse waren und sind Gegenstand von politischen Beschlüssen zur Weiterführung des Aufstellungsverfahrens.

Das Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplans ist ein Prozess, in dem die Planungsinhalte auf Grund von neuen Erkenntnissen oder Stellungnahmen von Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder Bürger*innen weiter ausgearbeitet werden. Zur Nachvollziehbarkeit werden in der Begründung im Kapitel „V. Verfahren“ die Stellungnahmen und das Abwägungsergebnis aus den jeweiligen Beteiligungsschritten als Zusammenfassung dargestellt. In dem jeweils aktuellen Planentwurf sind also alle bisherigen Stellungnahmen im Abwägungsergebnis in die Planung aufgenommen worden.

Zu 3. Bewertung der Auswirkungen wird angezweifelt / Verharmlosung der Folgen

Um Auswirkungen und Folgen zu ermitteln, wurden zum einen Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Stellungnahme aufgefordert und zum anderen Fachgutachten erstellt. Alle Informationen und Stellungnahmen aus den bisherigen Beteiligungsschritten, die von der Öffentlichkeit, den Behörden und den Trägern öffentlicher Belange abgegeben wurden, wurden ausgewertet und abgewogen. Die Ergebnisse und Maßnahmeempfehlungen aus den Fachgutachten werden berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt und abgewogen. Auswirkungen und Folgen werden insbesondere auch im Umweltbericht dargestellt. Es ist unklar, welche Auswirkungen / Folgen im Abwägungsprozess falsch beurteilt worden wären.

Wie den Fachgutachten und der Begründung zu entnehmen ist, sind die Auswirkungen der Planung nicht wesentlich. Sie wurden in die Abwägung eingestellt. Im Plangebiet werden gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse gewahrt. Das wurde ebenfalls in unterschiedlichen Fachgutachten untersucht, ggf. durch Festsetzungen gesichert und in der Begründung ausgeführt.

Auch die Versiegelung hat Auswirkungen, die untersucht und dargestellt wurden, siehe Umweltbericht und C17_Versiegelungsgrad. Es ist möglich, dass eine geringere Bebauung die nicht wesentlichen Auswirkungen noch mindern würde. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt jedoch das Ziel, diesen Standort entsprechend des bisherigen Konzepts zu entwickeln, siehe auch C28_städtebauliches_Konzept.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nach-

haltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Zu 4. Abwägung der Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019

Die Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019 wurde im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgegeben. Die Stellungnahme wurde berücksichtigt und folgendermaßen abgewogen:

Zu (1.)

An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt.

Im Kapitel A I 4.3. „Flächennutzungsplan Berlin (FNP)“ ist der relevante Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Berlin dargestellt. Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche. Und übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan Berlin grenzen im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, d.h. der Ostpark. Die Anmerkung des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan Berlin übereinstimmt, ist nichtzutreffend.

Zu (2.)

Der Ansicht des Stadtentwicklungsamts Tempelhof-Schöneberg, dass sich die im Plangebiet vorgesehenen Bauten negativ auf den Park am Gleisdreieck auswirken würden, wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt:

Verschattung

Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte" erstellt. In diesem Rahmen wurden detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis ist in der Begründung unter IV 11.1 „Verschattung des Westparks" dargestellt. Die geplanten Türme 6 und 7 stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und auf den ganzen Tag gesehen nur kurz verschattet.

Bedrängende Wirkung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die Zulässigkeit zweier Gebäude festgesetzt. Das nördliche Gebäude Turm 6 darf mit einer Höhe von 49 m ü. Gelände und das südliche Gebäude Turm 7 mit einer Höhe von 25 m ü. Gelände errichtet werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um den Übergang der bis zu 90 m hohen Gebäude im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu gestalten.

Zur Ergänzung wird auch auf folgende Cluster verwiesen:

- C63_Park_Erhalt
- C64_Verschattung_Westpark_Ostpark

Zu 5. Abwägung der Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus 12/20

SenStadt

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Im Rahmen dieses Auslegungszeitraums hat das Bündnis Stadtnatur eine Stellungnahme abgegeben.

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Die erneute öffentliche Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der Bekanntmachung vom 06.11.2020 abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Die beiden Auslegungen des Bebauungsplans erfolgten direkt nacheinander. Zwischen den beiden Auslegungen erfolgte keine Abwägung der in der ersten Auslegung abgegebenen Stellungnahmen und keine Anpassung der Begründung. Die in beiden Auslegungen abgegebenen Stellungnahmen sind gemeinsam nach Abschluss der erneuten Auslegung abgewogen worden. Das gilt auch für die Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), ermittelt und bewertet. Die öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen. Es wurde kein konkreter Hinweis gegeben, an welcher Stelle das Gebot gerechter Abwägung verletzt wäre. Die Abwägung wird nicht geändert.

C73_Planzeichnung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 1.

In der Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind die Punkte mit Buchstaben versehen, die zur Verortung der Festsetzungen erforderlich sind. Die Lage dieser Punkte wird über ETRS-Koordinaten eindeutig bestimmt. Die Koordinatenliste ist Bestandteil der Planzeichnung. Die Koordinaten wurden von einem öffentlich bestellten Vermesser ermittelt und über einen Katastervermerk bestätigt.

Zu 2.

Die Liste der erforderlichen ETRS-Koordinaten auf der Planzeichnung ist vollständig. Der südöstliche Punkt des Plangebiets ist ein Eckpunkt des Flurstücks 3498 und damit bereits eindeutig bestimmt.

Zu 3.

Die Höhe der Gebäude wird als maximal zulässige Oberkante der Gebäude in m über Normalhöhennull (m ü. NHN) festgesetzt und ist damit eindeutig bestimmt. Eine Festsetzung in m über Gelände wäre nicht eindeutig. In der Begründung zum Bebauungsplan wird dargestellt, welche Geländehöhen vorzufinden sind und welche Höhe über Gelände für die Gebäude vorgesehen ist.

C74_Fachgutachten

Zu 1.

SenStadt

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich gegen die Behauptung, dass die Fachgutachten zum Bebauungsplan parteiisch im Sinne einer für das Projekt positiven Wertung wären, die fachlich nicht begründet wäre. Es ist richtig, dass die Fachgutachten von der Projektträgerin bezahlt werden. Das ist Bestandteil einer Kostenübernahmevereinbarung zur Entlastung des Bezirks. Die Projektträgerin ist formal ebenfalls Auftraggeber, wobei die Aufgabenstellungen der Gutachten überwiegend von dem vom Bezirk, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung Amit der Erstellung der Bebauungsplanunterlagen beauftragten Büro vorgegeben und mit den Fachgutachtenden abgestimmt wurden.

Zu 2., 3., 5.

Die Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden in ihrer Erstfassung überwiegend 2016 / 2017 erstellt. Sie sind seitdem Bestandteil des Aufstellungsverfahrens für diesen Bebauungsplan und seit der Teilung werden sie für die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ weiter genutzt.

Sie waren insbesondere Gegenstand der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Sie wurden von den Fachbehörden geprüft, bei Anmerkungen entsprechend angepasst und bei Bedarf erneut vorgelegt. Parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde zum einen eine erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung durchgeführt, zum anderen wurden als Bestandteil der öffentlichen Auslegung die Behörden und Träger öffentlicher Belange über den Verfahrensschritt informiert und diese haben sich teilweise auch erneut beteiligt. Die Fachgutachten wurden hinsichtlich ihrer „neutralen“ fachlichen Bewertung von keiner Fachbehörde in Frage gestellt.

In den Bürger-Stellungnahmen wird auch nicht benannt, welche Fachgutachten unvollständig wären, sich widersprechen würden oder welche wesentlichen Umweltauswirkungen nicht sachgerecht untersucht worden wären.

Im Rahmen der Auswertung aller Stellungnahmen aus der Auslegung wurden einige Fachgutachten angepasst. Der Grund für die Anpassungen war in der Regel eine Aktualisierung insbesondere an aktuelle Bewertungs- und Rechtsgrundlagen, auch die Korrektur von Ungenauigkeiten oder verdeutlichende Klarstellungen sowie eine Schärfung der Aussagen. Diese Anpassungen nach der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sind üblich.

Zu 4.

In den Fachgutachten erfolgt eine sachliche Darstellung und Bewertung des Untersuchungsgegenstandes mit einer Beschreibung der Auswirkungen, des Handlungsbedarfs oder ähnlichem. Das Ergebnis wird in den Umweltbericht und/oder die Begründung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen werden bewertet, insbesondere in Bezug auf ihre Erheblichkeit und ihre Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Maßnahmenempfehlungen werden hinsichtlich eines Festsetzungserfordernisses geprüft.

Die Fachgutachten sind von unabhängigen Gutachtenden fach- und sachgerecht erstellt worden. Eine konkrete Kritik an Gutachten wird nicht benannt. Alle sonstigen konkreten Anmerkungen zu Fachgutachten wurden berücksichtigt. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C75_Bürgerengagement

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Senat

Das Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck wird durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchaus anerkannt und geschätzt. Dass das Bürgerengagement im Bebauungsplan keine Erwähnung findet, ist nicht in einer mangelnden Wertschätzung begründet, sondern dem formalen Inhalt eines Bebauungsplans geschuldet, der nicht den Park zum Gegenstand hat, sondern das Plangebiet mit der ‚Urbanen Mitte Süd‘.

C76_Beteiligungsmöglichkeit

Zu 1.

Es ist nicht richtig, dass die Öffentlichkeit nicht über das Projekt ‚Urbane Mitte‘ informiert wurde. Es wurden von Anfang an viele Maßnahmen ergriffen, um die Öffentlichkeit über das Projekt zu informieren und in die Entwicklung einzubeziehen. Jeder mit Interesse an der Entwicklung des Standorts, hätte insbesondere im Internet Zugang zu den Projekt-Informationen gehabt. Auch der Fachbereich Stadtplanung hätte jederzeit Auskunft über die geplante Entwicklung geben können. Zur Information gibt es seit mehreren Jahren auch eine eigene Projekt-Homepage (urbane-mitte.de/), auf der das Projekt ‚Urbane Mitte‘ umfassend und transparent dargestellt wird.

Zu 2.

Es ist nicht richtig, dass die Öffentlichkeit nicht an der Entwicklung der Planungsinhalte für die ‚Urbane Mitte‘ beteiligt gewesen wäre. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ wird seit 2014 entwickelt und ist seit dieser Zeit auch in der öffentlichen Diskussion. Die Bürger*innen wurden seit diesem Zeitpunkt auch in den Planungsprozess integriert.

2014 / 2015 wurde ein mehrmonatiges Werkstattverfahren zur Entwicklung der Planungsinhalte und eines Konzeptes für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ durchgeführt. Im Werkstattverfahren standen die öffentlichen Runden zur Erarbeitung der Bürgervorstellungen im Vordergrund. Ziel war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standorts. Das Werkstattverfahren wurde parallel transparent im Internet dargestellt. Dessen Ergebnis war das sogenannte Konsenskonzept, das ein grundlegendes Einverständnis der am Werkstattverfahren Beteiligten zu dem entwickelten Konzept zum Ausdruck bringen sollte, aber nicht die Meinung und Zustimmung eines jeden Bürgers Berlin repräsentieren kann.

Darauf aufbauend wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Das Ergebnis des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs wurde veröffentlicht und ausgestellt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Seit Anfang 2016 läuft das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Zu der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung im Bebauungsplanverfahren siehe C77_Öffentlichkeitsbeteiligung.

Zu 3.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde die Öffentlichkeit mehrfach beteiligt und hatte die Möglichkeit, sich zu äußern. Zuletzt hat die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB stattgefunden, das Ergebnis liegt vor. Der Verfahrensschritt ist damit abgeschlossen, die Beteiligung der Bürger im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist damit nun beendet. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

Zu 4.

Senstadt

Zu Beginn der Projektentwicklung 2014 / 2015 wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt. In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens – jeweils drei Expertendialoge und drei Bürgerbeteiligungen – wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt. Die Runden wurden professionell moderiert. Die Erkenntnisse der jeweiligen Werkstattgespräche bildeten dann die Grundlage für die nächsten Stufen des Verfahrens. Ergebnis des Werkstattverfahrens ist ein aus Plänen und Texten bestehendes Konzept. Das Konzept gibt wesentliche Inhalte über Nutzungen, Erschließungen und Höhenentwicklungen auf dem Grundstück wieder als überwiegender Konsens unter den Beteiligten.

In den Ausführungen in Kapitel A III 4.4.2.1 „Werkstattverfahren“ wird deutlich gemacht, dass das Konzept nicht die Meinung aller beteiligten Bürger*innen wiedergibt. Das Konzept ist in die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs eingeflossen, es stellte aber keine Vorgabe dar. Es stand den Wettbewerbsteilnehmenden völlig frei, z.B. Hochhäuser in ihren Entwurf aufzunehmen oder darauf zu verzichten.

Die Entwicklung der Planungsüberlegungen wird in Kapitel A III dargestellt. Sie sind für die konkreten Festsetzungen im Bebauungsplan von untergeordneter Bedeutung.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Zu 1. Öffentliche Diskussion zum Projekt ‚Urbane Mitte‘

siehe C76_Beteiligungsmöglichkeit

Zu 2. Berücksichtigung der Stellungnahmen

Im Aufstellungsverfahren wurden alle Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in die Abwägung eingestellt. Viele Fachgutachten wurden nur aufgrund dieser Stellungnahmen erstellt. Auch die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden hier geprüft und abgewogen. Es stimmt nicht, dass die Stellungnahmen und Einwände von Bürger*innen unberücksichtigt bleiben. Aber die Stellungnahmen von Bürger*innen bilden nur einen Teilbereich der umfangreichen Belange ab, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan in die Abwägung einzustellen sind, siehe auch C71_Abwägung_privat/öffentlich.

Zu 3. Informationstafeln: „klein und spärlich“

Es ist unklar, welche Informationstafeln gemeint sind. Die Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ortsüblich bekannt gemacht (Amtsblatt und ergänzend in der Tagespresse) sowie im Internet (Beteiligungsplattform des Landes Berlin ‚mein.berlin.de‘ und auf der Homepage des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg) veröffentlicht. Informationstafeln sind kein Bestandteil der Bekanntmachung.

Zu 4. Bebauungsplanunterlagen

Die Bebauungsplanunterlagen wurden auf der Internetseite des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und unter mein.Berlin.de im Auslegungszeitraum zur Verfügung gestellt, außerdem haben sie im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg zur Einsicht ausgelegen. Damit wurden alle

SenStadt

gesetzlichen Anforderungen in der in Berlin üblichen Form erfüllt. Bei Bedarf standen im Bezirksamt Mitarbeitende des Fachbereichs Stadtplanung für Erläuterungen zur Verfügung.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird für einen innerstädtischen Konversionsstandort aufgestellt. Die Rahmenbedingungen und die zu klärenden Themenfelder sind komplex. Das wird auch daran deutlich, dass fast 20 Fachgutachten erstellt wurden. Die komplexen inhaltlichen Themen werden in der Begründung ergebnisorientiert zusammengefasst. Anhand der Legende zur Planzeichnung sowie mithilfe der Begründung zum Bebauungsplan ist es auch für einen Laien möglich, die Planung in ihren Grundzügen nachzuvollziehen.

Zu 5. Architekturvisualisierungen fehlen

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Er ist ein Ziel dieses Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ planungsrechtlich zu sichern. Eine Umsetzung ist auch Bestandteil des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan. Innerhalb der Festsetzungen sind jedoch auch Anpassungen oder andere Bebauungskonzepte zulässig. Um nicht den Eindruck zu erwecken, dass ein bestimmter Architekturentwurf festgesetzt wird, wird bei den Bebauungsplanunterlagen auf eine Visualisierung verzichtet.

Zu 6. Berücksichtigung der Petition

Die Petition „Gewerbe-Areal mitten im Gleisdreieck-Park verhindern“ wurde dem Bezirk nicht im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB übergeben. Sie ist daher kein Bestandteil der Abwägung.

Zu 7. Beschluss des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht der Öffentlichkeit zur Abstimmung, sondern der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg zur Beschlussfassung vorgelegt.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Zu 1.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde 2015 vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber aufgestellt. Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde. Die Unterlagen des Bebauungsplans werden von einem externen Planungsbüro im Auftrag und in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtplanung im Bezirk Friedrichshain- Kreuzberg sowie weiterer Fachämter erstellt und durch das Bezirksamt geprüft. Es ist richtig, dass das Planungsbüro von der Projektträgerin bezahlt wird. Das ist Bestandteil einer Kostenübernahmevereinbarung zur Entlastung des Bezirks.

Das städtebauliche und Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ wurde in einem breiten Abstimmungsprozess und einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelt. Unter Berücksichtigung des Eigentumsrechts werden auch die Interessen des Grundstückseigentümers in der Planerstellung und im Abwägungsprozess berücksichtigt.

Zu 2.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ befindet sich seit 2015 im Aufstellungsverfahren, d.h. seit acht Jahren. Der anstehende Beschluss des Bebauungsplans kann daher nicht als voreilig angesehen werden.

Zu 3.

In der Stellungnahme wird behauptet, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß §§ 2 bis 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllen würde. Die benannten Paragraphen umfassen alle wesentlichen Regelungen zum Bebauungsplan im BauGB. Die BauGB-Paragraphen haben folgende Bezeichnungen:

§ 2 Aufstellung der Bauleitpläne

§ 2a Begründung zum Bauleitplanentwurf, Umweltbericht

§ 3 Beteiligung der Öffentlichkeit

§ 4 Beteiligung der Behörden

§ 4a Gemeinsame Vorschriften zur Beteiligung

§ 4b Einschaltung eines Dritten

§ 4c Überwachung

§ 9 Inhalt des Bebauungsplans

§ 9 (8) „Dem Bebauungsplan ist eine Begründung mit den Angaben nach § 2a beizufügen.“

§ 10 Beschluss, Genehmigung und Inkrafttreten des Bebauungsplans

Alle genannten Paragraphen wurden bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt. Eine konkrete Kritik wird nicht vorgebracht. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ war 2020 bereits in der vorgezogenen Rechtsprüfung bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung. Auch in der vorgezogenen Rechtsprüfung gab es dazu keine Beanstandungen.

Zu 4.

Auch diese unkonkrete Behauptung kann nicht geprüft werden. In der Stellungnahme werden die Mängel in der Abwägung nicht benannt. Zum Bebauungsplan wurde umfassend Abwägungsmaterial ermittelt und bewertet. Gemäß § 214 Abs. 3 BauGB „sind Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.“.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ war 2020 bereits in der vorgezogenen Rechtsprüfung bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung. Auch in der Rechtsprüfung wurden diesbezüglich keine Mängel festgestellt.

Zu 5.

2015 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gefasst. Dieser Bebauungsplan umfasste das gesamte Projekt ‚Urbane Mitte‘. Das Verfahren wurde bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geführt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts und der Deutschen Bahn war die Weiterführung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) bis zur Herstellung des erforderlichen Planungsstandes für die S-Bahnlinie S21, der von der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt bestätigt wird, gehemmt. Um das Aufstellungsverfahren wenigstens für einen Teilbereich weiterführen zu können und da die Festsetzung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 unabhängig von der Planung für die S-Bahnlinie S21 erfolgen kann, wurde im

Senstadt

Jahr 2018 der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Sobald die Schnittstellen mit der Deutschen Bahn geklärt sind, wird auch das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) weitergeführt. Die Teilung ändert indes nichts daran, dass es sich insgesamt um ein zusammenhängendes, einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das in seiner Gesamtheit zeitlich gestaffelt – in zwei Bebauungsplänen – festgesetzt werden soll.

Zu 6.

Es ist richtig, dass das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nach sechs Jahren Planungszeit weit vorangeschritten ist. Die Öffentlichkeit wurde bereits 2016 frühzeitig informiert und beteiligt (gemäß § 3 Abs. 1 BauGB), 2020/ 2021 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist der letzte Beteiligungsschritt im Aufstellungsverfahren.

Es wird nicht benannt und bleibt unklar, welche Verträge bereits geschlossen sein sollen. Es wird vermutet, dass der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 gemeint ist. Zu der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck vgl. C26_Gesamtentwicklung und zu den Zielen für die ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag vgl. C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Zu 7.

Es ist das städtebauliche Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, die ‚Urbane Mitte‘ als Ganzes zu entwickeln und den Siegerentwurf aus dem Wettbewerb planungsrechtlich zu sichern. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der das gesamte Konzept beinhaltete, wurde bereits die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß $ 4 Abs. 2 durchgeführt. Die Gesamtfolgen sind im Wesentlichen abschätzbar. Der Beschluss des Bebauungsplans ist nach sechs Jahren Planungszeit nicht voreilig und lediglich der erste Schritt zur Umsetzung des städtebaulichen Ziels.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C79_Bezirkspolitik

Die Aufstellung des Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.

Der Bebauungsplan ist in den Gesamtkontext der Entwicklung des Areals Gleisdreieck eingebunden, dessen Flächen sich nicht im Eigentum des Landes Berlin befanden. Es ist daher unzutreffend, dass öffentlicher Raum privatisiert wird, da die Flächen im Plangebiet in Privateigentum stehen. Darüber hinaus wird durch den Bebauungsplan mehr öffentlicher Raum geschaffen, als im Bestand vorhanden ist. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus Bauflächen am Rand und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Entwicklung der Planungsüberlegungen ist im Kapitel A III 4 „Entwicklung der Planungsüberlegungen“ und unter C26_Gesamtentwicklung dargestellt.

Die Grundlage bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (anschließend firmierend als Real Estate (Rechtsnachfolgerin: CA Immo)) abgeschlossen wurde, hat zwei

wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico Real Estate (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren.
- Zum anderen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“) und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarte Ausgleichsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico Real Estate die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen.

Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2022 die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, der Park nicht gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen.

Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung im Herzen der Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg steht weiterhin hinter diesen Verhandlungsergebnissen und der weiteren Umsetzung. Es handelt sich bei dem Bebauungsplan um einen Bebauungsplan des Bezirks. Er hat zu dessen Aufstellung ein Stadtplanungsbüro beauftragt, der Bezirk war und wird bei den entsprechenden Wettbewerben beteiligt und sowohl das Bezirksamt wie auch der zuständige Ausschuss und die Bezirksverordnetenversammlung haben die bislang im Verfahren erforderlichen Beschlüsse gefasst und zur Kenntnis genommen.

Bei der Entwicklung des Gleisdreieck-Areals mit dem Ziel der Schaffung einer großen Parkanlage standen sowohl sozial- als auch umweltpolitische Argumente im Vordergrund. Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme. Auch im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden sozial- und umweltpolitische Belange berücksichtigt. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, bewertet und in die Abwägung einbezogen. Es ist allerdings nicht erkennbar, warum mit dem Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ die

soziale Verdrängung gefördert werden solle. Wie schon oben ausgeführt, wird die Meinung, dass das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ der Gewinnoptimierung und dem Ausverkauf der Stadt dienen solle, nicht geteilt. Das Projekt ist Teil einer großen innerstädtischen Konversionsmaßnahme. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ hat sehr komplexe Rahmenbedingungen, ist nur aufwändig und mit vielen Einschränkungen zu entwickeln. Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht wird positiv bewertet, dass diese Brachfläche endlich einer für diesen Ort seit langem vorgesehenen Entwicklung zugeführt wird. Diese Entwicklung entspricht zudem den Zielen und Regelungen des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005.

Die Kritik von Bürger*innen an der politischen Unterstützung des Projekts ‚Urbane Mitte‘ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan wird der Bezirksverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt, die als gewählte Vertretung der Bürger des Bezirks die Festsetzung des Bebauungsplans beschließen kann.

C80_Umsetzung

Die Frage wird zur Kenntnis genommen.

Eine Terminierung für die Realisierung eines Vorhabens ist kein Gegenstand eines Angebots-Bebauungsplans. Es wurde jedoch eine entsprechende Regelung in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgenommen. Darin verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn (im Sinn des § 72 BauO Bln) fertigzustellen.

SenStadt

11. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB “.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Während der Beteiligungsfrist der Auslegung wurden von privaten Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen 6 Stellungnahmen abgegeben. Diese Stellungnahmen werden in Teil B der Abwägungstabellen zur Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft und abgewogen.

11.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

- **Bündnis Stadtnatur in K 61**

Teil 1

Es würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter, nicht berücksichtigt werden, obwohl diese in den Fachgutachten benannt werden. Für Gebäudebrüter würde das Tötungsverbot sowie das ganzjährige Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gelten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden würden.

Teil 2

1 Es sei besser auf bereits versiegelten Flächen nachzuverdichten, als Grünflächen zu opfern.

2 Es würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter, nicht berücksichtigt werden, obwohl diese in den Fachgutachten benannt werden. Für Gebäudebrüter würde das Tötungsverbot sowie das ganzjährige Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gelten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden würden.

3 Es wird eine Berücksichtigung der zwischen 2012 und 2015 gerodeten Bäume und Strauchgehölze sowie der Bäume auf den Geländen Gleisdreieckpark und Technikmuseum, die für das Baufeld Süd bzw. die Feuerwehrzufahrt gefällt werden müssten, gefordert.

4 Die Auswirkungen auf das Stadtklima würde eine erhebliche Aufheizung darstellen, für deren Kompensation nicht mit dem Park am Gleisdreieck argumentiert werden dürfe.

5 Eine Glasbauweise wäre nicht vereinbar mit der anzustrebenden CO_2-Neutralität sowie den geforderten Maßnahmen des Bezirkes gegen den Klimawandel.

6 Die Ausrichtung der Hochhäuser würde die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.

7 Die Erhöhung der vereinbarten GFZ würde einen Verstoß gegen den städtebaulichen Vertrag darstellen.

Senstadt

8 Der Versiegelungsgrad würde sich nicht mit den geforderten Maßnahmen gegen den Klimawandel in Berlin vereinbaren lassen.

Bei Starkregenereignissen würde das Niederschlagswasser direkt dem Mischwasser zugeführt und bei Überlastung des Systems direkt in den Landwehrkanal geleitet werden, was regelmäßig zu Fischsterben führen würde.

9 Es wird gefragt, ob die rein gewerbliche Nutzungsart derart großer Gebäude nicht am Bedarf und den Erfordernissen der Zeit vorbeigeplant sei. Als Begründung wird der Leerstand zahlreicher Bürogebäude und die Verstärkung von Homeoffice angeführt.

➢ **Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)**

1 Es sollte geprüft werden, ob der hohe Versiegelungsgrad notwendig ist.

2 Bei der Bepflanzung der Grünflächen sollten ausschließlich insektenfreundliche Pflanzen verwendet und eine extensive Bewirtschaftung vorgesehen werden.

3 Es wird eine Überarbeitung der textlichen Festsetzung 9.4 gefordert. Die Dachfläche sei zu 100 % zu nutzen, wobei mindestens 25 % auf eine Dachbegrünung entfallen und der restliche Anteil zur Energieerzeugung mit Photovoltaikanlagen oder anderen Nutzungen z. B. zur Freizeitgestaltung genutzt werden sollten.

4 Die Substratmächtigkeit der Dachbegrünung sollte mindestens 0,5 m betragen und sowohl extensiv als auch intensiv bepflanzt werden.

5 Es sei eine textliche Festsetzung zu ergänzen, welche die Fassadenbegrünung mit rankenden Pflanzen an mindestens einer Fassade pro Gebäude vorschreibt.

6 Eine direkte Einleitung des Regenwassers in den Landwehrkanal wird abgelehnt.

➢ **Bürgerinitiative Westtangente e.V.**

Die Bürgerinitiative Westtangente e.V. lehnt den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab aus nachstehenden Gründen ab.

1 Die Planung würde der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie den derzeitigen Hochhaus-Richtlinien des Senats widersprechen

2 Ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen statt Wohnbebauung

3 Erfordernisse der Umgebung sowie Belange des Klimaschutzes würden unberücksichtigt bleiben

4 Hoher Versiegelungsgrad, wodurch Regenwasser dem Grundwasser vorenthalten werden würde

5 Planung von Tiefgaragenstellplätzen

6 Verschärfung der Windverhältnisse

7 Stadtbildbeeinträchtigung

8 Optische Einengung und Entwertung des Eigenwertes und Erholungswertes des Parks am Gleisdreieck

9 Beeinträchtigung des Parks und der Parknutzer

SenStadt

- **Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V.**

Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. lehnt den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab ab.

Teil 1

Die Stellungnahme Teil 1 der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. entspricht der Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V.

Teil 2

1 Die Planung würde der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie den derzeitigen Hochhaus-Richtlinien des Senats widersprechen

2 Die geplanten Hochhäuser würden nicht dem Hochhausleitbild des Senats entsprechen.

3 Es wird die Ansicht vertreten, dass das Gesetz zugunsten der Absichten der Investor*innen gebeugt wurde.

4 Erfordernisse der Umgebung sowie Belange des Klimaschutzes würden unberücksichtigt bleiben

5 Es werden angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel gefordert.

Die versiegelten Flächen würden enorm zur Erhitzung der Erd- wie auch der Gebäudeoberflächen beitragen, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen verhindert werden könnte.

6 Hoher Versiegelungsgrad, wodurch Regenwasser dem Grundwasser vorenthalten werden würde

7 Für die negativen Effekte im Bereich des Biotop- und Artenschutzes würden keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote gemacht werden, um diese zu reduzieren.

8 Die Glasscheiben der hohen Gebäude würde die Vögel irritieren.

9 Der Flächennutzungsplan Berlin würde sich offenbar im Widerspruch zum § 35 BauGB befinden, da ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden soll, welches es bislang nicht auf dem Gelände gab.

10 Es wird gefragt, wie fünf- bzw. fünfzehngeschossige Gebäude im Plangebiet zulässig sein können. Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB würde besagen, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und/ oder Waldflächen bestehen.

11 Es wird gefragt, warum sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals gegenüber dem städtebaulichen Vertrag von 2005 geändert hat.

12 Es wird gefragt, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des Bebauungsplangebietes möglich ist. Eine ausschließliche Gewerbe- und Büronutzung wird abgelehnt.

13 Es wird eine Reduzierung der Bebauungsdichte gefordert, da diese die Vorgaben der BauNVO überdehnen würde.

14 Die Gebäudehöhen seien außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend und außerhalb der Berliner Traufhöhe.

15 Die geplanten Tiefgaragenplätze würden dem Gedanken eines „autofreien Quartiers“ widersprechen. Die Errichtung von Tiefgaragenplätzen wird abgelehnt.

16 Die Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung sollten auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe müsste sichergestellt werden.

SenStadt

17 Die Flächen für die vorgeschriebenen Fahrradstellflächen müssten auf dem Grundstück vorgesehen werden und die Feuerwehrzufahrt dürfte nicht verschmälert werden.

18 Es werden mehr Fahrradstellplätze gefordert.

19 Eine Verschärfung der Windverhältnisse wird abgelehnt. Die Hochhäuser würden die Windverhältnisse vor Ort verändern und diese für zu Fuß Gehende und Radfahrende deutlich wahrnehmbarer machen. Insbesondere in Süd-Nord-Richtung würde sich der Düseneffekt durch die zukünftige Bebauung verstärken.

20 Die veränderten Windverhältnisse würden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern.

21 Die Schädigungen von Kultur- und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) werden erkannt und genannt, aber es würden keine Schutzmaßnahmen abgeleitet werden. Es wird gefragt, wie diese kompensiert werden.

22 Die landschaftsprägenden Landmarken durch zwei Bürotürme vollständig zu ersetzen sei anmaßend.

23 Die Schattenwürfe der geplanten Gebäude würde vor allem in Winter den Parkbesuchenden die Sonne in den Vormittagsstunden vorenthalten.

24 Optische Einengung und Entwertung des Eigenwertes und Erholungswertes des Parks am Gleisdreieck

➢ **Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd**

1 Es wird gefragt, ob die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet sowie die hohe Bebauungsdichte vertretbar wären.

2 Für ein Kerngebiet läge die Obergrenze der baulichen Nutzung bei einer GFZ von 3,0. Im Bebauungsplan VI-140cab würde eine deutlich höhere Baudichte festgesetzt werden.

3 Die Bebauungsdichte würde deutlich über der festgelegten Bebauungsdichte (GFZ von 3,5) im städtebaulichen Vertrag liegen. Es würde kein Grund gesehen werden, über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.

4 Es wird eine Reduzierung der Flächenversiegelung sowie eine Anwendung des Modells „Schwammstadt Berlin“ gefordert.

5 Es wird gefragt, ob der geplante Anteil der Büroflächen in der heutigen Zeit noch angemessen wäre.

6 Die Zulässigkeit von Wohnfunktionen wäre förderlich, um keine nächtlich toten Zonen entstehen zu lassen.

7 An der Ostseite der Gebäude in MK7 (und ggf. in MK6) müsste eine Wohnnutzung zugelassen werden. Das Schallgutachten würde eine Wohnnutzung nicht ausschließen. Sofern eine Wohnnutzung aus Gründen des Lärmschutzes möglich wären, sollte auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet verzichtet werden.

8 Die Flächen für Dachbegrünung sollten zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50 % erhöht und die textliche Festsetzung Nr. 8.4 entsprechend angepasst werden.

9 Die Errichtung von Solaranlagen sowie die Verpflichtung zur Anwendung des Solargesetzes für Berlin sollte festgelegt werden.

SenStadt

10 Es wird eine Verdoppelung der zu pflanzenden Laubbäume (textliche Festsetzung Nr. 8.1) gefordert.

11 Die Übergangsbereiche von der Urbanen Mitte zum/ in den Park seien differenziert und verkehrsberuhigt zu gestalten.

12 Die Ausgleichsmittel aus dem Bau der ‚Urbanen Mitte‘ sollten zumindest in Teilen für den Erhalt des Parks am Gleisdreieck eingesetzt werden.

13 Die Urbane Mitte bzw. dortige gewerbliche Akteur*innen sollten sich an den steigenden Unterhaltungskosten des Parks beteiligen.

Bei einer geringeren Bebauung könnte eine Verminderung der folgenden Probleme erzielt werden:

14 Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung

15 Versiegelung von fast 100 % der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?

16 Zusätzliche Verkehre

17 Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten

18 Einschränkung des Raumgefühls sowie der Blickmöglichkeiten im Park am Gleisdreieck

19 Verschattung des Westparks am Vormittag

20 Verschattung des Museumsgeländes am Nachmittag

21 Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand

22 Erhöhte Windgeschwindigkeiten

23 Gefahr der Übernutzung des Parks

24 Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen

- **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

Die Cresco Projektentwicklungs GmbH in Vertretung der Cresco Station S.à.r.l. sieht ihre Belange als planbetroffene Eigentümerin (Nachbarin) als nicht ausreichend berücksichtigt und gewürdigt. Folgende Gründe werden angeführt:

1 Es habe keine ausreichende Berücksichtigung der Cresco Station im Verfahren stattgefunden. Eine Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im frühzeitigen Beteiligungsverfahren vor fast fünf Jahren würde keine Wirkung mehr entfalten.

2 In der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung würde die Planung die Belange der Cresco Station ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigen.

3 Es wird die Meinung vertreten, dass auch außerhalb des Verfahrens eine Abstimmung mit der Cresco Station angezeigt gewesen wäre.

4 Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca sei es für die die Cresco Station nicht eindeutig abzuschätzen, welche Belange in welchem Umfang beeinträchtigt sein könnten und wie sie diese angemessen vorbringen kann.

5 Die Planunterlagen hätten die Plangebiete klar trennen müssen, um aufzuzeigen, welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen wären. Viele der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Unterlagen beziehen sich hingegen weiterhin auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca.

SenStadt

6 Es wird befürchtet, dass die tatsächliche Gesamtbetrachtung zu einer stärkeren Beeinträchtigung der Belange der Cresco Station führt als der Bebauungsplan VI-140cab allein.

7 Mit der vorgesehenen Geschossfläche würde die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO deutlich überschritten werden.

8 Das Maß der baulichen Nutzung wird abgelehnt, wenn das städtebauliche Konzept vorsehen würde, dass das hohe Nutzungsmaß ausschließlich im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab verwirklicht werden kann und dadurch eine weitere Entwicklung auf dem Grundstück der Planbetroffenen ausgeschlossen wäre.

9 Die Nachbarin Cresco Station sei im Verfahren zum Thema Abstandsflächen zu beteiligen.

10 Die Abstandsflächen auf dem Grundstück der Cresco Station müssten nicht geduldet werden. Die Nachbarschaftsvereinbarung beziehe sich auf den Bebauungsplan VI-140ca. Durch die Teilung dieses Bebauungsplans sei die Planung grundlegend verändert worden.

11 Die Abstandsflächenverkürzung wird zurückgewiesen. Durch die Planung müsste sichergestellt werden, dass die Abstandsflächen zukünftiger Entwicklungen auf dem Grundstück der Cresco Station in gleichem Umfang auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab fallen dürften.

12 Es müsste ausgeschlossen werden, dass die Belange der Cresco Station durch heranrückende Bebauung eingeschränkt werden – auch bei einer möglichen Erweiterung des Betriebs.

13 Etwaige Auswirkungen der Planung auf den denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz des ehemaligen Postbahnhofs auf dem Grundstück der Cresco Station würden nicht berücksichtigt werden. Es müsste sichergestellt werden, dass der gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB zu berücksichtigende denkmalschutzrechtliche Umgebungsschutz gewahrt wird.

14 Das Verkehrsgutachten beschränke sich nur auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen, das durch die Bebauung des Bebauungsplans VI-140cab verursacht wird. Das durch den Bebauungsplan VI-140caa verursachte Verkehrsaufkommen würde unberücksichtigt bleiben. Das Verkehrskonzept müsste das gesamte Verkehrsaufkommen tragen können.

15 Aus dem Verkehrsgutachten würde sich zwar eine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege durch Lieferverkehr, insbesondere anlässlich der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen der STATION Berlin ergeben, aber es wird befürchtet, dass die Belange der Cresco Station – einschließlich derjenigen einer betrieblichen Erweiterung – nicht ausreichend beachtet wurden.

16 Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca sei städtebaulich nicht erforderlich. Bloße „Opportunitätserwägungen“ könnten eine Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht begründen. Die Nachbarin Cresco Station gibt zu beachten, dass daher das Erforderlichkeitsgebot verletzt sein könnte.

17 Es sei nicht ersichtlich, welche Abhängigkeiten durch die Gesamtplanung entstehen und welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen werden.

18 Es wird bezweifelt, dass die Auslegung des Planentwurfs im aktuellen Verfahren die erforderliche Anstoßwirkung nach § 3 Abs.2 BauGB hervorruft.

Senat

19 Unter der Überschrift „umweltrelevante Stellungnahmen“ wären interne E-Mails ausgelegt worden, die auf nicht zuordenbare Stellungnahmen und Gutachten Bezug nehmen würden.

20 Es wird bemängelt, dass der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt bleiben würde, obwohl bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials gemäß §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt werden müssen. Es würden keine Gründe genannt werden, weshalb der Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt geblieben sei.

21 Die potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Cresco Station würden nicht in die Abwägung eingestellt werden. Da das Grundstück der Cresco Station im Plangebiet des zunächst aufgestellten Bebauungsplan VI-140 für das gesamte Areal des Gleisdreiecks liegt, sei es ebenfalls Bestandteil der Gesamtplanung. Daher wären die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Cresco Station angemessen zu würdigen gewesen. Es wird befürchtet, dass dies zu einer unzulässigen Vorwegbindung führt. Es wird in Frage gestellt, ob potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten auf dem Grundstück der Cresco Station mit dem Hinweis verneint werden könnten, dass das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplans VI-140cb ruht.

22 Es wird befürchtet, dass die gesunden Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der Cresco Station durch die nach dem Bebauungsplan VI-140cab zulässige Bebauung beeinträchtigt werden würde und sie daher gezwungen sei, entsprechende Flächen freizuhalten.

23 Das der Planung zugrundeliegende Besonnungs- und Verschattungsgutachten würde die Nachbargebäude ausdrücklich nicht berücksichtigen. Daher wäre unklar, auf welcher Grundlage die ausreichende Besonnung der südlichen Veranstaltungshalle (Halle 8) angenommen wird.

24 Nach der gegenwärtigen planungsrechtlichen Situation würden auf dem Grundstück der Cresco Station große Entwicklungspotenziale bestehen, die durch die bestehende Bebauung noch nicht ausgeschöpft sind. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab würden sämtliche Entwicklungspotenziale auf dem Grundstück der Cresco Station mit einem pauschalen Verweis auf das Denkmalschutzrecht verneint werden. Das denkmalpflegerische Gutachten würde keine Aussage darüber treffen, inwieweit eine Entwicklung auf dem Grundstück der Cresco Station denkmalschutzrechtlich zulässig wäre.

25 Die großen Besucherzahlen und die oft abendlichen Veranstaltungen mit Musik und Vorführungen würden zu hohen Schallemissionen führen. Es wird befürchtet, dass mit der auf Grundlage des Bebauungsplans VI-14cab errichteten Bebauung empfindlichere Nutzungen in die Nachbarschaft der STATION Berlin rücken würden. Damit würden möglicherweise Rücksichtnahmepflichten ausgelöst werden, die die Nutzung als Veranstaltungsort einschränken könnten. Die heranrückende Bebauung müsse sich ausreichend selbst schützen.

26 Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB abgegebene Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) SenStadtUm II A15 würde unbeachtet bleiben.

27 Es sei damit zu rechnen, dass die Errichtung von ca. 23.750 m^2 Geschossfläche mit geplantem Nutzungsprofil ein hohes Verkehrsaufkommen durch An- und Abfahrten verursachen würde.

SenStadt

28 Es würde nicht ersichtlich werden, wie ÖPNV-Nutzende das Plangebiet, insbesondere den geplanten zweiten Zugang an der Südseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“, erreichen.

29 Sofern Geh- und Radwege zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ über das Grundstück der Cresco Station verlaufen sollten, müssten sie beteiligt werden.

30 Es sei sicherzustellen, dass die Entwässerung des auf dem Grundstück der Cresco Station anfallenden Niederschlagswassers ordnungsgemäß und in ausreichendem Umfang erfolgen kann.

11.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Bündnis Stadtnatur in K 61**

Teil 1

Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

Teil 2

1 Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um genau so einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/2015 beräumt. Durch die Entwicklung an diesem Standort wird dem Aspekt der Innenentwicklung besonders Rechnung getragen.

2 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

3 Im geplanten Baufeld befanden sich seit Beginn des Planverfahrens zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) keine Strauchgehölze sowie groß- und kleinkronigen Bäume. Die Fläche stellte sich immer als Brachfläche mit niedrigem Bewuchs dar.

4 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“)“ (Stand 10/2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der westlich an das Plangebiet angrenzende unbebaute Freiraum betroffen. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme kommt es also zu keiner erheblichen Aufheizung des Stadtklimas. Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen.

In der Planung wird auch nicht argumentiert, dass der Park am Gleisdreieck zur Kompensation der Lufterwärmung dienen soll. Allerdings mindert die Lage am weitläufigen Park die klimatischen Auswirkungen.

5 Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

6 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab

Senat

"Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

In der Stellungnahme wird angemerkt, dass die Ausrichtung der Hochhäuser die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen würde. Dazu werden im Gutachten folgende Aussagen getroffen:

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit.

Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Ergebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“

Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird gemäß Gutachten nicht beeinträchtigt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Weitere Maßnahmen

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

7 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten

GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zu- lässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

8 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Damit ist gewährleistet, dass keine Einleitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation erfolgt.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Senstadt

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

9 Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23).

Die traditionelle Büroarbeit befindet sich in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Flächen für Büronutzungen werden auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden.

Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden mit ESG-konformen Büroflächen, die die aktuellen Nachhaltigkeitskriterien einhalten im Fokus.

Ein entsprechender Bedarf für moderne, ESG-konforme Büroflächen besteht damit weiterhin; der Standort der Urbanen Mitte ist für eine Büronutzung aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie der Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet.

Der geplante Anteil an Büroflächen wird daher aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung des Gleisdreiecks sowie der Innenstadtlage. als angemessen angesehen – auch mit Blick auf die zukünftig erwarteten Bedarfe für moderne, ESG-konforme und zeitgemäße Büroflächen.

- **Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)**

1 Durch die Eingriffsregelung besteht die gesetzliche Verpflichtung, vermeidbare Eingriffe zu vermeiden. Dies ist hier erfolgt. Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. In der Abwägung überwiegt die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

2 Im Bebauungsplan werden keine Festsetzungen zu den verwendenden Pflanzen getroffen.

3 Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausfüh-

rungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

SenStadt

4 In der textlichen Festsetzung 8.4 wird festgesetzt, dass der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus mindestens 10 cm betragen soll. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die textliche Festsetzung 8.4 wird nicht geändert.

5 Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt.

6 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Auch eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Pro-

Senstadt

jektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

- **Bürgerinitiative Westtangente e.V.**

1 Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechend würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.

2 In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:

   - Turm 6: Südostfassade
   - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
   - Sockelbau: Ostfassade

   Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) bestätigt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

   In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 bevorzugt. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers.

3 Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu bei- tragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen,

wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas- negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

4 Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser

Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

5 Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im

Senstadt

Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, sollen die Stellplätze unterirdisch angeboten werden.

6 In der Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

7 Im Kapitel „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ werden Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht:

- Kapitel A III 4.6 „Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)“
- Kapitel 4.8 „Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)“

Eine Stadtbildbeeinträchtigung ist danach nicht erkennbar.

8 Der Park am Gleisdreieck war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (der Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), dem Yorckdreieck, dem Möckernkiez und der Urbanen Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Vertragspaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte.

9 Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzenden erkennbar. Gutachterlich wurden die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Schallgutachten), die Verschattung des West- und Ostparks sowie die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck untersucht. Der Park ist außerdem Bestandteil des klimaökologischen Fachgutachtens. Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen festgestellt.

➢ **Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V.**

<u>Teil 1</u>

Die Stellungnahme Teil 1 der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. entspricht der Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V..

Teil 2

1 Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechend würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.

2 Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist. Die Einzelfallprüfung wird in der Begründung ausgeführt. Unabhängig davon wird in der Begründung dargestellt, dass ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt werden.

3 Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich energisch gegen den Vorwurf, das Gesetz zu beugen oder illegale Handlungen durchzuführen.

4 Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Senstadt

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

5 Im Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 werden die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage bewertet. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Zu den Maßnahmen zum Klimaschutz im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vgl. Nr. 4.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten

^

Senatsentwurf

„Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.7 Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind wenige grünordnerische Festsetzungen vorgesehen, da aufgrund der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsmaße sowie der unterirdischen Tiefgarage zur Schaffung eines autofreien Quartiers hierfür auch nur geringe Möglichkeiten bestehen. Dies ist im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einzustellen. Dem städtebaulichen Ziel der innerstädtischen Nachverdichtung wurde im Rahmen der Abwägung hier Vorrang gewährt.

8 Zur Bewertung der Vogelschlag-Problematik wurde ein ornithologisches Gutachten erstellt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen zum Schutz der Vögel benannt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Senstadt

ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund in dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geregelt. Die Projektträgerin verpflichtet sich, Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen sowie mit Einreichung des Bauantrags einen gutachterlichen Nachweis über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg einzureichen.

9 Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

10 Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Im Bestand handelt es sich um keine landwirtschaftliche oder Waldfläche, sondern um eine beräumte Gewerbebrache.

11 In Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans siehe Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen.

12 In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) bestätigt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

13 § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Im Ergebnis der Abwägung ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.

14 Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert.

15 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten für die Planung ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden.

16 Die Hinweise sind im Verkehrskonzept bereits berücksichtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst herzustellen.

17 Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde die Machbarkeit belegt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

Sensibel

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrzufahrt verschmälert.

18 Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

19 In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben.

Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

20 Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Auswirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern, kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.

21 Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Gerade in Hinblick auf Kultur- und sonstige Sachgüter können keine Maßnahmen zur Vermeidung erfolgen bei gleichzeitiger Beibehaltung des städtebaulichen Ziels, Hochhäuser zu bauen. Die Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einstellen zu können. Die Belange der Kultur- und Sachgüter wurden berücksichtigt und treten hier im Rahmen der Abwägung zurück.

22 Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken

vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Die positiven und negativen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild wurden in die Abwägung eingestellt. Es überwiegen die Belange der innerstädtischen Nachverdichtung im Wege der Flächenkonversion und der Bau eines neuen Stadtquartiers an dieser Stelle. Die Umgebung des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

23 In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht von einer zusätzlichen Verschattung betroffen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

24 Der Park am Gleisdreieck war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (der Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), dem Yorckdreieck, dem Möckernkiez und der Urbanen Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck. Ein Vertragspaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte.

- **Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd**

1 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin ist aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet zu entwickeln.

2 § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die

Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt). Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Im Ergebnis der Abwägung ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.

3 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zu- lässige maximale Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m^2 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

4 Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

Gestaltet

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Anregung, das Modell Schwammstadt Berlin anzuwenden, wird zur Kenntnis genommen. Die Berücksichtigung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsbewirtschaftungskonzepts.

5 Die traditionelle Büroarbeit befindet sich in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Flächen für Büronutzungen werden jedoch auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden.

Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden mit ESG-konformen Büroflächen, die die aktuellen Nachhaltigkeitskriterien einhalten im Fokus.

Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.

6 Es wird zugestimmt, dass das Quartier außerhalb der Bürozeiten nicht vollständig unbelebt sein sollte. Das wurde in der Planung berücksichtigt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist in den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung vorgesehen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

7 Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen, entsprochen. Überdies wäre im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassa-

den uneingeschränkt möglich:

- Turm 6: Südostfassade

SenStadt

- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll.

8 Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

9 Die nach Baurealisierung zu verwendende Energieform wird im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Es werden die Möglichkeiten geschaffen, verschiedene Energieformen einzusetzen. Die Dächer in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind als Flachdächer auszubilden und für Photovoltaikanlagen geeignet. Damit sind die Voraussetzungen zur Umsetzung der ab 2023 geltenden Solarpflicht geschaffen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

10 In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer verpflichtenden Pflanzung von mehr Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden. Die textliche Festsetzung 8.1 wird nicht geändert.

11 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Netzverfeinerung eine zusätzliche Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Trebbiner Straße und dem Radfernweg (Rad- und Fußweg) festgesetzt. Die Gestaltung der Kreuzungsbereiche sowie die übrige konkrete Freiraumgestaltung sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

12 Der Park am Gleisdreieck dient bereits als Ausgleichmaßnahme für andere Bauvorhaben, weshalb hier keine weiteren Maßnahmen erfolgen können. Daher hat das Umwelt- und Naturschutzamt die Bunkerberge im Friedrichshain als planexterne Ausgleichsmaßnahme gewählt.

Entwurf

13 Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe dient. Allein die Lage der ’Urbanen Mitte Süd‘ in unmittelbarer Parknähe verpflichtet die Nutzenden und Eigentümer*innen nicht, zum Unterhalt des Parks beizutragen.

14 Die Abstandsregeln der Berliner Bauordnung werden eingehalten. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ausdrückliche Festsetzungen im Sinne des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln getroffen. Soweit sich durch die ausdrücklichen Festsetzungen geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden.

15 Zur Versickerung des Niederschlagswassers siehe Punkt 4.

16 Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt (Stand 03/19). Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert (Stand 08/21). Laut Verkehrsgutachten (2021) beträgt die Zunahme am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer. Ein Einfluss auf den Verkehrsablauf ist nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert.

17 Im Plangebiet selbst liegen keine Denkmäler, aber im näheren Umfeld. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur werden angemessen berücksichtigt. Die Berücksichtigung der Denkmäler bedeutet nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird.

18 Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) festgesetzt. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5).

Zur Berücksichtigung des Ortsbilds wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen gewählt, durch die die Einschränkung der vorhandenen Sichtbeziehungen minimiert wird. Zusätzlich ergeben sich weitere Sichtbeziehungen -aus dem weitläufigen Park oder aus den in Hochlage geführten Bahnen- oberhalb des zweigeschossigen Sockelbaus, da hier die beiden Türme (MK 6 und MK 7) als isolierte Baukörper aufragen.

19 In dem Gutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am

21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht von einer zusätzlichen Verschattung betroffen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

20 In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks mit dem Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet.
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr schließt, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr. Dann wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar.

21 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima liegt das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) vor. Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

22 In der Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

23 Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. Der Park

Senstadt

am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung dient. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Im Grünanlagengesetz werden von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht an diese Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf die Zusatzfrequentierung des Parks mit maximal 134 Personen im Park werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar.

24 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Dieser Untersuchung sind die benannten Eingriffe nicht zu entnehmen.

- **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

1 Die Cresco Station muss sich die Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) zurechnen lassen. Repräsentant*in im Rahmen der Beteiligungsschritte ist die/der jeweilige Grundstückseigentümer*in zum Zeitpunkt des entsprechenden Verfahrensschritts. Darüber hinaus erfolgte jenseits der gesetzlichen Verfahrensvorschriften auch eine direkte Beteiligung der Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station. Von Anfang an war die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG in die Entwicklung der Planungsüberlegungen einbezogen, insbesondere in die Werkstattgespräche und den städtebaulichen Wettbewerb

2 Bei den Ausführungen zur Abwägung der Interessen der Nachbarin innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um eine Zusammenfassung der vorgebrachten Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und deren Abwägungsergebnis. Die Begründung setzt sich auch an weiteren Stellen mit den Interessen der Eigentümerin des Grundstücks der STATION Berlin auseinander.

3 Das Beteiligungsverfahren nach dem BauGB dient gerade dazu, den von dem Bebauungsplan Betroffenen eine Möglichkeit zur Äußerung zur Planung zu geben. Alle Belange, die durch die Planung berührt werden und insbesondere im Rahmen der Beteiligung von Betroffenen mitgeteilt werden, sind abzuwägen. Eine darüberhinausgehende gesetzliche Pflicht zur Abstimmung mit der Nachbarin Cresco Station besteht nicht.

4 Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab -bestehend aus Planzeichnung mit Begründung- ausgelegt worden, sodass der relevante Geltungsbereich sowie die aktuelle Planung einsehbar waren. Das Verfahren und die Historie werden in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ klar erläutert und nachvollziehbar dargestellt. In der Veröffentlichung im Amtsblatt wurde ausgeführt, wie und wo Stellungnahmen zu der Planung abgegeben werden können, sodass auch klar war, wie die Nachbarin Cresco Station ihre Belange vorbringen kann, was sie mit ihrer Stellungnahme auch getan hat.

5 Relevant ist die inhaltliche Korrektheit und dass die ausgelegten Unterlagen dem aktuellen Stand entsprechen.

Gesichtet

Da es sich trotz der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bei der zugrunde liegenden Planung um ein einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das vollständig realisiert werden soll, ist es unschädlich, dass einige sich auf das Gesamtkonzept beziehenden Unterlagen und Stellungnahmen ausgelegt wurden. Aus den vorliegenden Unterlagen ist erkennbar, welche Auswirkungen die Planung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat und welche Belange davon betroffen sind.

6 Die Nachbarin führt nicht weiter aus, welche ihrer Belange stärker beeinträchtigt sein sollen. Da auch die Unterlagen zur Gesamtplanung ausgelegt worden sind, sind die daraus zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Nachbarin Cresco Station insoweit sogar dargestellt und für die Nachbarin Cresco Station erkennbar. Darüberhinausgehende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Konkrete relevante Belange der Nachbarin Cresco Station werden bei der Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) in die Abwägung einbezogen, sofern sie bekannt sind.

7 Die Nachbarin Cresco Station kritisiert nicht die Überschreitung der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung als solche. Sie führt dazu aus, dass sie die Festsetzung eines hohen Nutzungsmaßes im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ablehne, sofern dadurch eine weitere Entwicklung auf ihrem Grundstück ausgeschlossen wäre. Die vorgesehene Festsetzung der Geschossflächen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schließt eine Entwicklung auf dem Nachbargrundstück nicht aus.

8 Die ablehnende Haltung der Nachbarin Cresco Station wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Für die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Zustimmung der Nachbarin Cresco Station erforderlich.

9 Der Bebauungsplan VI-140cab enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, im Rahmen derer die Nachbarin Cresco Station die hier behandelte Stellungnahme eingereicht hat, dient gerade der Beteiligung der Nachbarin Cresco Station im Aufstellungsverfahren und der Berücksichtigung der von ihr geäußerten Belange zur Planung.

10 Die Nachbarin Cresco Station ist in die Nachbarschaftsvereinbarung nach Kenntnis des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vollumfänglich eingetreten. Hierzu liegt ein Schreiben der Nachbarin Cresco Station selbst vom 25.03.2020 vor, wonach die Cresco Station S.à r.l. aufgrund des Grundstückskaufvertrages vom 21./22. Dezember 2018 mit dem Voreigentümer in *„alle Rechte und Pflichten aus der Nachbarvereinbarung eingetreten ist.*“ Es ist daher widersprüchlich, wenn die Nachbarin Cresco Station nunmehr geltend macht, dass die Nachbarschaftsvereinbarung ihr gegenüber keine Wirkung entfalten solle. Hinzu kommt, dass die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowohl im Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung zum Eintritt in die Nachbarschaftsvereinbarung als auch zum Zeitpunkt des Grundstückserwerbes bereits vollzogen und bekannt gemacht worden war.

11 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station entbehrt damit jeder Grundlage. Die Nachbarin Cresco Station formuliert keine inhaltliche Kritik an der Abwägung ihrer Belange, sondern richtet als Nachbarin eine Forderung an

den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, deren Inhalt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sein kann und auch nicht in die Zuständigkeit des Bezirks fällt.

12 In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der von der STATION Berlin ausgehende Gewerbelärm und dessen Auswirkungen auf die im Plangebiet befindlichen Nutzungen eingehend untersucht. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zusammengefasst dargestellt.

In einem der vier untersuchten Szenarien ergibt sich eine geringfügige Überschreitung von 0,5 dB vor Teilflächen der Nordostfassade sowie der Nordwestfassade des Turms 6 in einigen Geschossen (gemessen im Fachgutachten für das 9. Obergeschoss). Der Gewerbe-/ Veranstaltungslärm wird vom vorherrschenden Verkehrslärm überlagert und zudem, da die Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts weniger als 1 dB beträgt, als hinnehmbar bewertet.

Zur Entwicklungsmöglichkeit der STATION Berlin aus Sicht des Schallschutzes:

Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION Berlin stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION Berlin zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die auf diesem Grundstück vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin bereits durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin.

13 Die Schutzwürdigkeit des ehemaligen Postbahnhofs wurde in die Abwägung einbezogen, der Umgebungsschutz wurde beachtet. Die Planung wurde mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Die Verwirklichung der Planung an dieser Stelle stellt keine wesentlichen Beeinträchtigungen des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes dar. Von einer Beeinträchtigung des Denkmals ist laut dem Fachgutachten nicht auszugehen (siehe Denkmalpflegerischen Gutachten, Seite 90). Das denkmalpflegerische Gutachten wird nicht überarbeitet.

14 Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Themen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Verkehrsgutachten. Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung war das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 27.03.2019. Das Verkehrsgutachten wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Es ist richtig, dass im Rahmen der Projektentwicklung ‚Urbane Mitte‘ das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Gesamtprojekts beurteilt werden muss. Dieser Anforderung wurde in der Planungshistorie und wird in dem aktuellen Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Dem Verkehrsgutachten kann entnommen werden, dass auch bei Berücksichtigung beider Plangebiete sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet ist. Der zusätzliche Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bewältigt werden. Auch auf den untergeordneten Zufahrten bleibt ein stabiler Verkehrszustand erhalten. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wird eine Anpassung der Lichtsignalanlagen empfohlen (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021, Seiten 118 f., 122 f.).

Ein Abwägungsdefizit ist daher nicht ersichtlich. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt.

15 Das durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehrsaufkommen wird in dem Verkehrsgutachten „mitbetrachtet“. Anders als von der Nachbarin Cresco Station vorgetragen, ergibt sich keine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege.

Von der Nachbarin Cresco Station wurden im Rahmen des bisherigen Aufstellungsverfahrens keine Belange benannt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Der Bezirk hat den von der Cresco beantragten Vorbescheid erteilt.

16 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Die Teilung war erforderlich, um die Planungen für das neue Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ fortsetzen zu können, da die Deutsche Bahn zum damaligen Zeitpunkt keine Aussage zur Vereinbarkeit der von ihr geplanten Trasse für die S 21 mit der geplanten Bebauung im nördlichen Bereich des Plangebiets VI-140ca (Urbane Mitte) – jetziger Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) – treffen konnte.

Eine Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB liegt nur dann nicht vor, wenn die Planung jeglicher positiven Planungskonzeption entbehrt. Hier dient die Planung (sowohl die Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) als auch die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der Entwicklung eines städtebaulichen Quartiers in besonderer Lage an einem Verkehrsknotenpunkt, das nicht nur die bodensparsame innerstädtische Nachverdichtung, sondern auch die Aufwertung des brachliegenden Baufelds ‚Urbane Mitte‘ zum Ziel hat. Ein positives Planungskonzept liegt somit vor.

17 Die im Rahmen der Auslegung zur Verfügung gestellten Fachgutachten beinhalten teilweise auch Aussagen zum Bebauungsplan VI-140ca, d.h. zur gesamten ‚Urbanen Mitte‘. Das ist der Planungshistorie geschuldet. Zum einen können den Fachgutachten die relevanten Aussagen für den Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entnommen werden, zum andern wird hier ein „Mehr“ an Informationen bereitgestellt, damit Planbetroffene sich ein möglichst umfassendes Bild der Auswirkungen der Planung machen können. Die Nachbarin Cresco Station benennt hier keine konkreten Belange, zu denen von ihrer Seite Klärungsbedarf besteht.

18 Die Anstoßfunktion wird gewahrt.

19 Die einzige E-Mail in den umweltrelevanten Stellungnahmen datiert vom 21. August 2020 von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr, und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz), SenUVK IV B 22, an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Darin wird die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 vom 7. August 2019 weitergeleitet. Diese Stellungnahme nimmt ausdrücklich Bezug auf das Verkehrsgutachten und daran vorgenommene Änderungen sowie eine erste Stellungnahme vom 11.01.2019. Zudem stellt das Gesetz keine Formanforderungen an die auszulegenden Unterlagen; die Auslage einer E-Mail stellt daher keinen Mangel in der Öffentlichkeitsbeteiligung dar, solange diese nachvollziehbar ist. Dies ist hier für einen verständigen aufmerksamen Lesenden der Fall.

20 Die Abwägung im Bebauungsplanverfahren bezieht sich ausschließlich auf die tatsächlichen Verhältnisse. Dazu gehören auch in der Aufstellung befindliche Bebauungspläne, nicht jedoch eine noch nicht näher konkretisierte Planungsabsicht. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb, in dessen Geltungsbereich das Grundstück der Nachbarin Cresco Station liegt, ruht seit der Teilung der Bebauungspläne im Jahr 2015 und wurde noch nie aktiv betrieben. Für den Bebauungsplan VI-140cb liegt kein Bebauungsplanentwurf vor und bis 2021 sind keine konkreten Entwicklungsabsichten bekannt gewesen. Dies wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausdrücklich ausgeführt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Das Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Der Bezirk hat den beantragten Vorbescheid der Cresco erteilt. Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt.

21 Die Entwicklungsinteressen der Nachbarin Cresco Station für ihr Grundstück und insbesondere auch die Möglichkeit dazu wurden angemessen berücksichtigt. Ausführungen hierzu finden sich an mehreren Stellen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cb für das Grundstück ruht und wurde nie aktiv betrieben, siehe Punkt 20. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt.

22 Auch bei Realisierung der nach dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zulässigen Bebauung sind weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der STATION Berlin gewahrt (siehe Punkt 23).

23 Eine Verschattung der Gebäude auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station ist trotz des Titels des Gutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22. Mai 2018 gutachterlich überprüft worden. Hier ist lediglich der Titel des Fachgutachtens im Laufe des Verfahrens redaktionell nicht angepasst worden.

Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten zur Besonnung und Belichtung angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wird in gesonderten Kapiteln eine Untersuchung der Besonnung an den Außenfassaden und der Belichtung der bestehenden Halle 8 der STATION Berlin sowie der relevanten geplanten baulichen Erweiterungen durchgeführt. Die Konzeptentwicklung (Stand Dezember 2021) für die STATION Berlin sieht u.a. zwei Neubauten vor, die aufgrund der fiktiven Abstandsflächen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf das Grundstück der STATION Berlin fallen würden, in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung geprüft wurden: ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss über der vorhandenen Halle 8 und einen fünfgeschossigen Neubau „LZ“ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als Privatstraße der Nachbarin geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des STATION-Grundstücks. Im Ergebnis können auch bei einer Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ für die bestehende Halle 8, für das geplante Brückenbauwerk über der Halle 8 sowie für den Neubau „LZ“ weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

24 Zutreffend ist, dass der hier geltende Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) für das Grundstück Luckenwalder Straße

5 die Baustufe V/3 festsetzt. Unabhängig davon, welche Entwicklungspotenziale sich daraus ergeben könnten, vermag dies nichts daran zu ändern, dass der Denkmalschutz der bestehenden Bauten einer umfassenden baulichen Entwicklung sowie die bereits sehr lärmintensive Nutzung des Grundstücks einer weitergehenden mit einer Erhöhung des Gewerbelärms verbundenen Nutzung entgegenstehen.

Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde ein „Denkmalpflegerisches Gutachten Gleisdreieck“ (Stand 06/2017) erstellt. Das denkmalpflegerische Gutachten trifft keine Aussagen zu Entwicklungsmöglichkeiten aus denkmalpflegerischer Sicht im benachbarten Bebauungsplangebiet VI-140cb, denn das gehörte nicht zum relevanten Untersuchungsumfang für den Bebauungsplan.

25 Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der geplanten Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden in der schalltechnischen Untersuchung detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt. Untersucht wurden dabei vier Szenarien des Veranstaltungsbetriebs der STATION Berlin. In drei Szenarien wurde der Immissionsrichtwert (IRW) nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten. Eine Beeinträchtigung der geplanten Nutzungen im Plangebiet ist in diesen Fällen nicht zu befürchten.

Der Gewerbelärm in Form von Geräuschimmissionen durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin, den zulässigen Liefer- und Ladeverkehr südlich der Halle 8 sowie in Form von tieffrequenten Geräuschen wurde intensiv untersucht. Schutzmaßnahmen der STATION Berlin werden aufgrund der geplanten Nutzungen im Bereich der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht erforderlich.

Im Rahmen der erneuten eingeschränkten Behördenbeteiligung (16.11.2020 bis 16.12.2020) teilte das Umwelt- und Naturschutzamt mit, dass es die überarbeitete schalltechnische Untersuchung vom 08.11.2019 hinsichtlich der Bedenken in ihrer letzten Stellungnahme vom 28.02.2019 überprüft hat. Als Fazit wird festgestellt, dass die „STATION Berlin“ in dem Fachgutachten ausreichend untersucht wurde.

26 Bei der zitierten Stellungnahme handelt es sich, anders als von der Nachbarin Cresco Station behauptet, nicht um Äußerungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) SenStadtUm II A15, sondern um die des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt. Die Stellungnahme wurde im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung 2016 abgegeben. Zu dem Zeitpunkt lag noch kein Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ vor. Bei dieser Äußerung handelt es sich lediglich um eine Anregung, die im Übrigen auch berücksichtigt wurde.

27 Das durch die Verwirklichung der Planung des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursachte Verkehrsaufkommen wurde im Verkehrsgutachten ermittelt und dargestellt. Demnach ist von einer Zunahme des Verkehrs um etwa 4% am Vormittag und 2% am Nachmittag auszugehen. Diese äußerst geringe Verkehrszunahme führt nach Einschätzung des Gutachtenden im übergeordneten Straßennetz und an den Verkehrsknotenpunkten nicht zu einer Veränderung der bereits bestehenden Verkehrssituation und kann mit den bestehenden Verkehrsanlagen bewältigt werden.

28 Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

SenStadt

29 Geh- und Radwege sind ausschließlich im Bereich der privaten Verkehrsfläche – auf der verlängerten Trebbiner Straße – sowie am nördlichen Rand des Kerngebiets MK 6 geplant. Geh- und Radwege auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station sind nicht vorgesehen und liegen zudem nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

30 Die Niederschlagsentwässerung des Grundstücks der Nachbarin Cresco Station ist kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und sollte von der Nachbarin Cresco Station privatrechtlich mit der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Besitz S.à r.l., geregelt werden. Die Sicherstellung der Niederschlagsentwässerung der STATION Berlin über ein anderes Privatgrundstück liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station wird zurückgewiesen.

11.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Das Ergebnis ist in Kapitel A V 15 „Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren“ dargestellt.

SenStadt

12. Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB “.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Während der Beteiligungsfrist der wiederholten Auslegung wurden von privaten Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen 5 Stellungnahmen abgegeben. Diese Stellungnahmen werden in Teil B der Abwägungstabellen zur wiederholten Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft und abgewogen.

12.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

- **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)**

1 Der Bebauungsplan würde in einer Größenordnung von ca. 6.000m² Flächen für Vergnügungsstätten ermöglichen und z.B. eine Diskothek mit dieser Fläche würde nicht ausgeschlossen werden.

2 Es wäre ein Abwägungsausfall, dass die Auswirkungen einer ausnahmsweise zulässigen Nutzung nicht in aller Konsequenz durchdacht und hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen planerisch analysiert worden wären.

3 Der Plangeber müsse die immissionsschutzrechtlichen Konflikte erkennen und bewältigen, ansonsten läge ein Ermittlungs- und Abwägungsausfall vor.

4 In der Begründung würde ein Wunschkonzert an Nutzungen angegeben werden, das einer wirtschaftlichen Betrachtung nicht standhalten könne. Nachwirkungen der Coronapandemie auf Änderungen in der Nachfrage nach bestimmten Nutzungen (z.B. Büroflächen) wären nicht ausreichend berücksichtigt worden.

5 Gemäß Begründung sollen eine Reihe von Fragen erst im Bauantragsverfahren geklärt werden. Dieses Vorgehen wäre nur dann möglich, wenn keine bodenrechtlichen Spannungen ausgelöst werden.

6 Konflikte könnten auch im Städtebaulichen Vertrag angesprochen und einer Lösung zugeführt werden. Es würde nur grob aufgeführt werden, was im Städtebaulichen Vertrag geregelt werden soll.

7 Ersatzmaßnahmen wären bereits an anderer Stelle (Bunkerberge Friedrichshain) überwiegend realisiert worden. Es scheint, als wäre die Abwägung bereits abgeschlossen. Das wäre nicht im Einklang mit einem notwendig offenen Abwägungsprozess.

8 Es würde eine Aussage fehlen, mit welchen planerischen Maßnahmen man den Ost- und Westteil des Parks verbinden will.

Senstadt

Grundstückssituation und Planung

9 Als Planungsziel würde in der Begründung ausgeführt werden:

„Grundstück und Parknutzung
Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert.

Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:
Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten.“
Diese Planungsziele würden nicht festgesetzt werden. Es könnte genau das Gegenteil real baulich umgesetzt werden.

Innere Erschließung

10 Wenn Stellplätze nicht zwingend als in einer Tiefgarage anzuordnend vorgegeben werden würden, könnten sie auch in einer anderen Form vorgesehen werden und damit zu Beeinträchtigungen der Nachbar*innen führen. Es wäre zu regeln, dass Rettungsfahrzeuge die Tiefgaragenzufahrt nutzen könnten, denn es gäbe ansonsten keine Wendemöglichkeit auf dem Grundstück.

11 Für das Untergeschoss wäre eine öffentlich-rechtliche Sicherung durch eine Nebenzeichnung erforderlich, um keinen Abwägungsausfall zu dokumentieren.

Äußere Erschließung

12 Die Feuerwehrumfahrt um das Grundstück der Station wäre planerisch nicht gesichert. Der Bebauungsplan müsse in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt alle erforderlichen Flucht- und Rettungswege sowie Sammelpunkte vorsehen.

13 Bei der gewählten Baukörperkonzeption könnten Aufstellflächen der Feuerwehr für Bodenspannungen sorgen.

Anbindung an den ÖPNV

14 Es fehle eine Aussage, wann mit dem geplanten südlichen Zugang auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ zu rechnen sei. Zur Anbindung an den U-Bahnhof müsste zumindest der nächstgelegene Gehweg parallel zur internationalen Radroute abgesichert werden. Das wäre nicht gegeben. Gemäß Begründung wären mit den Geh-, Fahr- und Leitungsrechten in der Privatstraße keine Nutzungsrechte verbunden. Es würde sich die Frage stellen, ob der Bebauungsplan an dieser Stelle nicht öffentliches Straßenland hätte festsetzen sollen.

An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung

15 Im schalltechnischen Gutachten würde der immissionsschutzrechtlich erforderliche Prüfprozess erläutert werden. Zunächst wäre zu prüfen, ob § 50 BImSchG zu beachten sei bzw. in welcher Form das Trennungsgebot beachtet werden kann. Dieser Prüfprozess wäre nicht zu Ende geführt worden.

16 Unter Berücksichtigung der möglichen Nutzungsstruktur wäre in allen Geschossen abzuprüfen, ob gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse eingehalten werden. Es müsse hinsichtlich des Schallschutzes und der Belichtungsanforderungen untersucht werden, mit welchen baulichen Maßgaben eine planungsrechtlich zulässige Nutzung möglich werden

könne. Da diese Gesamtbetrachtung fehle, wäre von einem Abwägungsausfall auszugehen. Außerdem wären Prüfprozesse hinsichtlich der Baukörperstellung und der Nutzungsstruktur zu erbringen. Der Verweis auf ein Wettbewerbsprodukt würde den Plangeber nicht von Abwägungserfordernissen freistellen. Der lärmbelastete Standort würde stadtplanerisches Handeln erfordern.

17 Angesichts der hohen Immissionsbelastung würde bezweifelt werden, dass hier wohnungsähnliche Nutzungen (Beherbergungsbetriebe) mit dem Gesundheitsschutz vereinbar wären.

18 Der Plangeber würde für alle anderen Nutzungen außer Betriebswohnungen (z.B. Beherbergungsbetriebe oder Büronutzungen) keine Einschränkungen oder Festlegungen für erforderlich ansehen. Dies wäre ein Abwägungsausfall

Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen

19 Gemäß Begründung wäre das Grundstück im Zuge vertraglicher Regelungen von der Deutschen Bahn in das Eigentum der „Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Süd“ übergegangen.

20 Der Deutschen Bahn würde keineswegs ohne ihr Wissen eine schutzwürdige Nutzung direkt vor ihre Infrastruktur gesetzt werden.

21 Es würde bezweifelt werden, ob sich die Deutsche Bahn durch diese Verträge einer öffentlich-rechtlichen Verantwortung entziehen und öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachten könne. Grundstücksverkäufe, die zum einen von einer Bebaubarkeit und auf der anderen Seite von hinzunehmenden Immissionen ausgehen, die zur Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen können, wären sittenwidrig. Der Plangeber könne und dürfe nicht, nur um der privaten Deutschen Bahn AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen, reduzierte Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse stellen, zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen.

22 Die Deutsche Bahn wäre in der Verpflichtung. Aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle könnten nicht mit Verweis auf fehlende Zuständigkeit des Plangebers und fehlenden Willen auf Seiten der Deutschen Bahn ausgeklammert werden. Der Plangeber wäre aufgrund der grundstücksbezogenen Vorgeschichte verpflichtet, die Deutsche Bahn aufzufordern, Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen

23 Nur die absolut unvermeidlichen Emissionen an den Schienentrassen im Gebiet des Bebauungsplans wären abzuschirmen, da die Deutsche Bahn Maßnahmen umzusetzen müsse.

24 Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten würde in den Unterlagen fehlen. Die Stellung der Baukörper sollte so gewählt werden, dass ein lärmrobuster Städtebau entsteht.

25 Dem Plangeber wäre es nicht freigestellt, ein Wettbewerbsergebnis zu wählen. Er sei verpflichtet, die Wahl des Baukörpers zu begründen und die planungs- und immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen darzustellen. Das wäre im Planungsverfahren unterblieben.

26 Im schalltechnischen Gutachten wären weder Abschirmwirkungen noch Reflexionswirkungen der Gebäudekonfiguration untersucht worden. Die Gebäudekonfiguration würde zu Verschlechterungen für die geplanten Nutzungen und die Nachbarschaft führen. Das

Sensiat

hätte eine Abwägung, die von keinem festgelegten „Ergebnis“ eines Wettbewerbsverfahrens ausgehen darf, ergeben. Diese Abwägung hätte jedoch nicht stattgefunden. Zu überprüfen wären auch schallabsorbierende Gebäudestrukturen und Fassaden, um den angrenzenden Park nicht zusätzlichen Immissionen auszusetzen. Der Abwägungsausfall würde umso schwerer wiegen, weil sich andere Planungsalternativen aufdrängen würden. Denkbar wäre ein in Nord-Süd Richtung durchlaufender Baukörper mit einer abschirmenden vorgesetzten Baustruktur oder untergeordneten Bauteilen wie z.B. einer Vorsatzkonstruktion. Alternative Baukörperstellungen und ihre Auswirkungen auf gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse im Baugebiet hätten untersucht werden müssen.

27 Es wäre möglich, zwischen den beiden Baukörpern –zwischen den Punkten 6f und 7a – eine transparente, gebäudehohe Schallschutzwand zu errichten. Unbelastete Terrassen und Außenbereichen wären nur bei Realisierung einer Schallschutzwand sinnvoll.

Passiver baulicher Schallschutz

28 Erst wenn die aufgeführten Schritte durchgeführt worden wären, könne der/die Grundstückseigentümer*in auf den passiven baulichen Schallschutz verwiesen werden.

29 In den Abwägungsunterlagen würden weder der Stand der Technik noch Vorsorgemaßstäbe ausreichend behandelt und zur Grundlage von Festsetzungen genommen werden.

30 Die TA Lärm wäre ein heranzuziehender Maßstab. Im Bebauungsplan würde es sich jedoch um kein Kerngebiet mit zentrenspezifischen Nutzungen handeln. Das Plangebiet könne aufgrund seiner Insellage nicht als selbstständiges, innerstädtisches Kerngebiet betrachtet werden. Eine planungsrechtlich kaum begründbare Gebietskategorie könne kein Maßstab für die Zulässigkeit nach TA Lärm werden.

31 Die gewählten Werte, die allein für klassische Kerngebiete und nicht für heranrückende Bebauungen gedacht sind, wären zu hoch.

32 Da der Bebauungsplan Vorsorgemaßstäbe für die beabsichtigten Nutzungen beinhalten muss, wären weitere Parameter in die Abwägung einzubeziehen. Neben der 16. BImSchV und der 24. BImSchV wären auch die Kriterien der DIN 4109 und weitere Regelwerke (VDI 4100 etc.) zu beachten.

33 Gerade an Schienenstrecken wäre eine bauliche Ausführung von Bauwerken sicherzustellen, deren Bauteile hohe Dämmwerte gerade im niederfrequenten Bereich aufweisen. Dieses wäre in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen.

34 Aus der Überschrift der DIN 4109-1:2018 würde hervorgehen, dass es sich nur um Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz handeln würde. Da der Bebauungsplan aber Vorsorgemaßstäben verpflichtet sei, wären die Werte der DIN 4109 um mindestens 3 dB hinsichtlich des maßgeblichen Außenlärmpegels anzupassen.

35 Das Wertepaar 60 dB bzw. 45dB Dauerschallpegel tags/nachts nach TA Lärm wären aufgrund der Nutzungsstruktur im Gebiet zu beachten.

36 Da die Züge intermittierende Geräusche mit erheblichen Maximalpegeln aufweisen, wäre entweder nach DIN 4109-2:2018 der maßgebliche Außenlärmpegel unter Berücksichtigung der Maximalpegel oder mit einem anderen geeigneten Verfahren der Schutz vor Maximalpegeln sicherzustellen.

37 Beherbergungsbetriebe hätten einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags und wären somit Wohnräumen gleichgestellt. Im Bebauungsplan würde von 35 dB tags und 30 dB nachts ausgegangen werden. Das würde den Mindestanforderungen in der DIN 4109:2018 widersprechen. Der zulässige Nachtwert läge gemäß DIN 4109:2018 unter

30 dB. Eine klare Trennung von Planungsszenarien würde empfohlen werden: bei einer Konzentration auf eine Dienstleistungsnutzung würde der Schutzmaßstab der Tagnutzung reichen; werden Beherbergungsbetriebe nicht ausgeschlossen, müsse der bauliche Schallschutz den Nachtschutzstandard umfassen.

38 Wenn die richtigen Schutzstandards zugrunde gelegt werden würden, könnte der Bebauungsplan Rechtssicherheit entwickeln.

39 Der Plangeber würde einen Abstand von ca. 1 m zu den Spundwänden des vorhandenen S-Bahntunnels vorsehen. Die planerische Konfliktbewältigung bezüglich des Sekundärschalls würde in der TF 8.3 erfolgen. Diese Form der Konfliktbewältigung wäre nicht ausreichend.

40 Obwohl die Tragfähigkeit des Tunnels gutachterlich untersucht worden wären, fehlten Aussagen, wie die Fundamente des Hochhauses vom Körperschall des Tunnels abgekoppelt werden könnten.

41 Die Übertragung von Erschütterungen würde sehr stark von den jeweiligen Baugrundverhältnissen abhängen. Es fehlten aber Baugrundgutachten.

42 Es würden Aussagen fehlen, wie man eine Entkoppelung von Körperschall angesichts hohen Fundamentdrucks (Hochhausbebauung) auf den Baugrund vermeiden könne. Es wären Mindestabstände einzuhalten. Da der Bebauungsplan an dieser Stelle aber eine Baugrenze vorsieht und eine Bebauungsnotwendigkeit vorgibt, muss der Konflikt über die textliche Festsetzung hinaus bewältigt werden.

Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn

43 Die Lage von Fundamenten eines Hochhauses in ca. 1m Abstand vom S-Bahntunnel wäre ungewöhnlich. Ein einseitiges Heranrücken von Baukörpern dieser Größenordnung wäre in Berlin nicht bekannt. Ohne Baugrunduntersuchungen wäre das Problem der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls nicht zu lösen. Bedeutsamer wären die statischen Fragen, die durch ein Fundament eines Hochhauses, das einseitig Lasten in den Bereich des durch den Tunnel belasteten Bodens abgibt.

Schallschutz

44 Das Bundesverwaltungsgericht hätte in jüngster Rechtsprechung (BVerwG v. 25. April 2018, Az. 9 A 16.16) darauf hingewiesen, dass gesundheitliche Auswirkungen bereits ab Dauerschallpegeln von über 67 dB (tags) und 57 dB (nachts) auftreten können und sieht eine Pegelüberschreitung von Maximalpegeln im Rauminnern von 55 dB(A) kritisch. Das wäre zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan, der schutzwürdige Nutzungen (wie z.B. Betriebswohnungen und Beherbergungsbetriebe) an hochemittierende Verkehrstrassen heranführt, müsse Vorsorgemaßstäben genügen.

45 Der Verweis beim passiven Schallschutz auf die 24. BimSchV könne keine Ruhe im Innenraum absichern. Außerdem würde die 24. BImSchV keinerlei Maximalpegelbetrachtung vorsehen. Der Schutz vor Maximalpegeln würde sowohl von der VDI 2719 (1987) wie auch von der DIN 4109 thematisiert.

46 Es wäre erforderlich, auch Maximalpegel insbesondere bei tieffrequentem Schienenverkehrslärm zu ermitteln. Die Pegel wären bei der Bemessung des passiven Schallschutzes vergessen worden. Die jeweils weitergehende Anforderung (Tag oder Nachtschutz) wäre für alle Räume einer Wohnung oder Beherbergungseinheit nach DIN 4109:2018 vorzusehen.

Senstadt

47 Die Aussage im schalltechnischen Gutachten, dass die DIN 4109-1:2018 „zahlreiche Nachteile“ haben würde und man sich deshalb auf die Werte der 24. BImSchV beziehen möchte, wären rechtlich nicht nachvollziehbar und mit dem Plangeber offensichtlich abgestimmt worden. Im Interesse des/der Eigentümers*in sollen offenkundig höhere Anforderungen vermieden werden.

48 Im Schallschutzgutachten würde zur Musterfestsetzung aus dem Berliner Lärmleitfaden 2017 ausgeführt werden: „Anzuwenden ist diese Festsetzung bspw. bei geplanten Wohngebieten, wenn für Aufenthaltsräume in Wohnungen rechnerisch Beurteilungspegel außen von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) ermittelt werden.“. Ob diese Interpretation des Lärmleitfadens zulässig sei, würde nicht untersucht werden. Ein selbstentwickelter „Schwellenwert“ würde den Maßgaben des einzuhaltenden Immissionsschutzes widersprechen und wäre mit dem durch den Bebauungsplan einzuhaltenden Vorsorgeprinzip nicht vereinbar.

„Schienenbonus“

49 Es wäre zutreffend und fachlich richtig, wenn keine Minderung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr in der Größenordnung von 5 dB („Schienenbonus“) vorgenommen werden würde.

Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens

50 Es wird vorgeschlagen, auch bei allen anderen Lärmarten die Werte der TA Lärm für Kerngebiete zum Maßstab zu nehmen.

51 Auch für eine schutzwürdige Nutzung im Nachtzeitraum sind zwingend die Werte der DIN 4109-1: 2018 anzusetzen.

52 Das Schutzniveau der DIN 4109 würde seit 1989 nicht bei 35 dB tags sondern bei 30 dB tags liegen.

53 Die zu berücksichtigenden Nachtwerte würden weit unter 30 dB und nicht bei 30 dB Dauerschallpegel liegen.

54 Anders als im Schallschutzgutachten ausgeführt, könne nicht von einer Überdeckung der Veranstaltungsgeräusche der Station durch Verkehrsgeräusche ausgegangen werden. Zurecht würde darauf verwiesen werden, dass die formalen Kriterien der TA Lärm für ein Überdeckungsszenario nicht erfüllt wären.

55 Insgesamt ergäbe sich aus der besonderen stadträumlichen Situation ein Handlungserfordernis für das weitere Bebauungsplanverfahren und weitergehende textliche Festsetzungen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Rahmen der städtebaulichen Verträge.

- **Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V.**

1 Die planungsrechtliche Einschätzung (§ 34 BauGB statt § 35 BauGB) sei falsch und aus dieser falschen Einschätzung wäre eine Bebaubarkeit als Kerngebiet abgeleitet worden.

2 Wenn der Bebauungsplan VI-140caa nicht festgesetzt werden würde, würde ein „Kerngebietssolitär“ entstehen.

3 Gemäß §17 BauNVO dürfen Kerngebiete zu 100% versiegelt werden (GRZ 1,0). Es wird befürchtet, dass Regenwasser und Schmutzwasser durch die bei Starkregen überlaufende Mischwasserkanalisation ungeklärt in den Landwehrkanal eingeleitet werden würde. Das wird als gewichtiger Einwand gegen die Kerngebietsausweisung und die Vollversiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ gesehen.

SenStadt

4 Eine GRZ von 1,0 wird auch wegen der Aufheizung und Bildung von Hitzeinseln als unverantwortlich angesehen. Das würde dem Erfordernis der Klimafolgenanpassung widersprechen.

5 Es wird kritisiert, dass der Expertenkreis "Zukunft Landwehrkanal" weder über das Vorhaben ‚Urbane Mitte‘ informiert, noch frühzeitig in die Planung einbezogen worden wäre.

6 Bei einer Information über das Vorhaben wären die Auswirkungen einer vollversiegelten Fläche auf den Landwehrkanal untersucht worden. Diese Untersuchung wäre noch nachzuholen.

7 Um die Auswirkungen zu mindern, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- eine Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles
- durch eine Terrassierung weitere Gründächer und damit Versickerungsflächen zu schaffen, in die auch Solarmodule integriert werden sollten
- 100% Dachbegrünung mit Integration von Photovoltaik
- Photovoltaik an geeigneten Fassaden. Hier wird allerdings ein Konflikt mit genauso wichtigen Fassadenbegrünung gesehen.

8 Der Städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 hätte die ökologische Krise völlig ausgeblendet bzw. übergangen. Im Bebauungsplan würde allein aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag eine Kerngebietsausweisung abgeleitet werden.

9 Das städtebauliche Konzept sei eine uninspirierte, von jeglichem Problembewusstsein freie Planung, das stadtökologisch ein Fiasko wäre. Positive Beispiele wären von Passiv-, Null- und Plusenergiehäuser über die Verwendung alternativer Baustoffe bis Stefano Boeris Vertikal Forests.

10 Es wird kritisiert, dass der Park am Gleisdreieck durch eine 'Skyline' aus Beton und Glas verfinstert werden solle.

11 Die Bebauung müsste als brachialer und v.a. vermeidbarer Eingriff in Natur und Landschaft ihrerseits ausgeglichen werden.

➢ **NaturFreunde Berlin e.V.**

1 Es wird Einspruch gegen den Bebauungsplan VI-140cab erhoben.

2 Die Aufgabe der geplanten Bebauung wird gefordert.

<u>Übergeordnete Ziele</u>

3 Das Ziel einer „nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter“ würde weitgehend konterkariert werden.

4 Die Freiflächen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würden als halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden sollen und damit zur weiteren Privatisierung öffentlicher Räume beitragen, die eine „Stadt für alle“ einschränken würde.

5 Die ökologische und soziale Gesamtsituation im Bereich würde negativ verändert werden.

6 Die geplante Verdichtung würde im Widerspruch zu nahezu allen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung stehen.

7 Es würde sich um keine nachhaltige Stadtentwicklung handeln. Die Planung würde im Gegenteil zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation führen.

8 Bei der Abwägung der Bürgerstellungnahmen wären die aktuell geltenden Planungsziele im Land Berlin zugrunde zu legen.

SenStadt

9 Der Bebauungsplan würde keine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung vorsehen.

10 Der Bebauungsplan würde weder dem Ort, noch dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung gerecht. Er würde weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats entsprechen. Er würde nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und auf die Klimakatastrophe reagieren.

Einbindung

11 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ würde der räumlichen Umgebung aufgesetzt werden und mit einer harmonischen Stadtgestaltung brechen.

Nutzung

12 Die Forderungen zum Bau von bezahlbarem Wohnraum in diesem Bereich wären nicht aufgegriffen worden.

§ 35 BauGB

13 Das Plangebiet sollte nach den Grundsätzen des § 35 BauGB ‚Bauen im Außenbereich‘ gestaltet werden.

14 Die Hochhäuser (Turm 6 und 7) würden im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Hier wären aber nur maximal 2-stöckige Gebäude zulässig.

15 Gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag von 2005 würde das Plangebiet im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Der FNP würde sich im Widerspruch zum § 35 BauGB befinden, denn hier solle ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden. Diese Auslegung des Gesetzes würde als nicht zulässig angesehen werden.

Verdichtung / bauliche Dichte

16 Die übermäßige Verdichtung in der Innenstadt wird als problematisch angesehen.

17 Der Bebauungsplan ist im Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm einseitig auf eine möglichst intensive bauliche Nutzung ausgerichtet. Die Belange der Entwicklung der Naturgüter und des Klimaschutzes würden zu kurz kommen.

18 Die bauliche Dichte wäre zu hoch, die Regel-Abstandsflächen würden teilweise nicht eingehalten werden.

19 Nur durch die Zustimmung der STATION Berlin und des Landes Berlin (für das Deutsche Technikmuseum) zur Lage von Abstandsflächen auf ihren Grundstücken könne die Bebauung erfolgen.

20 Durch die Zustimmungen der Nachbar*innen würde die Verpflichtung für die stadtplanerisch geforderten Ausgleichs- und Entlastungsflächen erlassen werden. Dies wäre eine „In-sich-Genehmigung“. Bei der Abwägung müssten die gesamtstädtischen Belange und nicht die Planungen der öffentlichen und privaten Auftraggebenden berücksichtigt werden.

21 Die Projektträgerin würde versuchen, die zulässige Geschossfläche zu maximieren, auch über das im städtebaulichen Rahmenvertrag vorgesehene Maß.

22 Eine Reduzierung der Bebauungsdichte würde dem LEP HR gerecht werden. Danach sollen militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Darunter würde auch die Schaffung von neuen Freiflächen und grüner Infrastruktur fallen.

23 Trotz ehemaliger langer Bahnnutzung wäre eine so dichte, hohe und massive Bebauung nicht akzeptabel.

SenStadt

24 „Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein.“

25 Die geplante dichte Bebauung und die Gebäudehöhen werden abgelehnt. Die geplante Bebauung wird als eine Überstrapazierung der beplanten Fläche angesehen.

26 Es sollen § 35 BauGB-Flächen mit einer Dichte bebaut werden, die gemäß § 17 BauNVO über der im Kerngebiet maximal zulässigen GFZ von 3,0 liegen. Aus diesem Grund würde eine deutliche Reduzierung der Bebauungsdichte im Plangebiet gefordert werden.

Versiegelung

27 Die Planung müsste grundlegend verändert werden und Grünflächen sowie Frischluftschneisen gesichert werden.

28 Es wird eine deutliche Reduzierung der zu bebauenden Fläche und eine Ausweisung von zusätzlichen Grünflächen vorgeschlagen.

29 Die hohe Versiegelung wäre nicht akzeptabel. In der Begründung würde es heißen: „In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park.“ Diese einseitige Ausgleichsfestlegung wäre nicht mit einer nachhaltigen Entwicklung der Stadtplanung vereinbar.

30 Die geplante Versiegelung sei maximal. Auch wenn das Plangebiet sehr lange gewerblich genutzt worden wäre, wäre diese Versiegelung nicht akzeptabel.

31 Ziel einer an Nachhaltigkeit und Klimaschutz orientierten Stadtplanung müsse die Erhaltung und Vergrößerung der entsiegelten Fläche sein.

32 Die Planung würde im Widerspruch zum Berliner Wassergesetz (BWG) stehen. Durch die nahezu vollständige Versiegelung im Plangebiet würde eine Versickerung des Niederschlagswassers unmöglich werden. Dadurch bestünde die Gefahr, dass der Grundwasserstand sinkt. Zur Vermeidung von Regenabflüssen wird die Minimierung des Versiegelungsgrades gefordert.

33 Die Planung würde in Widerspruch zu dem „absoluten Vorrang unversiegelter Flächen“ in Berlin stehen.

34 Die Bebauung sollte soweit reduziert werden, dass Niederschlagswasser vor Ort versickern, verdunsten oder z.B. in Rigolen geleitet werden kann. Nicht nur 15 % sondern 100 % der Dachflächen könnten als Gründächer gestaltet werden und so Regenwasser zurückhalten.

35 Die entsiegelte Fläche sollte deutlich vergrößert werden. Es wären keinerlei Ansätze zu erkennen, die negativen Effekte der Versiegelung auszugleichen.

Hochhäuser / Hochhausleitbild

36 Die Planung würde im Widerspruch zum Hochhausleitbild stehen. Für das Umfeld, die ökologische und klimagerechte Entwicklung und für die Allgemeinheit wäre kein Mehrwert zu erwarten.

37 Es wird erwartet, dass dieser Mangel in der Neuplanung behoben wird.

38 Die Einschätzung in der Begründung, dass die wesentlichen Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, würde nicht geteilt werden.

39 Durch die dichte und hohe Bebauung wird ein massiver Riegel zwischen die näheren Kieze und den Park geplant.

Senstadt

40 Gemäß Hochhausleitbild wäre die Kompensation der Nachteile hoher baulicher Verdichtungen die Voraussetzung für eine verträgliche Innenentwicklung. Die Kompensation dieser Nachteile würde im Plangebiet nicht berücksichtigt werden.

41 Hochhäuser müssten automatisch eine höhere Grünflächenversorgung nach sich ziehen. Im Hochhausleitbild würde als Kompensationsmaßnahme für den Bau von Hochhäusern die Neuanlage öffentlich nutzbarer Grün- und Freiflächen, möglichst im nahen Umfeld, vorgeschlagen werden.

42 Eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen, wäre vermessen.

43 Der Anwendungsfall 2.4 im Hochhausleitbild gibt vor, dass bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden wäre.

Erschließung

44 Die Planung wäre mit der Anlage von Tiefgaragen auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt worden. Das würde dem Ziel einer möglichst autoarmen Berliner Innenstadt widersprechen. Das gesamte Areal sollte ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Konzept erhalten und autofrei gestaltet werden. Auf die geplanten Tiefgaragen sollte verzichtet werden.

45 Privatstraßen würden die Tendenz der Privatisierung des öffentlichen Raums verstärken.

46 Die Tiefgaragen würden der Idee eines autofreien Quartiers sowie dem Senatsziel einer Mobilitätswende widersprechen.

47 Die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellplätze sollten auf dem Grundstück vorgesehen werden. Die Feuerwehrzufahrt dürfe nicht verschmälert werden.

48 Es wären mehr Fahrradstellplätze erforderlich.

49 Die Planung würde in keiner Weise den Anforderungen an eine ökologische, nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des urbanen Zentrums von Berlin entsprechen. Die Planung müsse grundlegend verändert werden, um einer klimagerechten Bebauung zu entsprechen.

Klima

50 Klimapolitische Veränderungen würden nicht berücksichtigt werden.

51 Die Folgen des Klimawandels in Form von häufigeren und extremeren Hitzewellen würden mit der Planung verschärft und nicht verringert werden. Zumindest Teilflächen des Plangebiets sollten deshalb als auslaufender Randbereich des Parks am Gleisdreieck genutzt werden.

52 Die Folgen des Klimawandels und die 2019 vom Berliner Senat beschlossene „Klimanotlage“ würden nicht berücksichtigt werden. Dabei wird im StEP Klima gefordert, dass beim Neubau und bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel ausgeschöpft werden.

53 Die Klimakrise würde nicht berücksichtigt werden. Eine fast 100%ige Flächenversiegelung wäre inakzeptabel. Die Flächen würden zur Erhitzung beitragen und die Kaltluftdurchströmung würde beeinträchtigt werden.

54 Es wäre nicht akzeptabel, dass mit der Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine Verschlechterung des Klimas in der bereits hoch belasteten Berliner Innenstadt hingenommen wird.

Senstadt

55 In der Begründung würde es heißen: „Den Zielen des StEP Klima und des StEP Klima KONKRET wird weitgehend nicht entsprochen. … Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei.“ Das müsste dazu führen, dass die überbaubare Fläche eingeschränkt wird.

56 In der Begründung würde dargestellt werden, dass in Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten sind.

57 Die Darstellung, dass die umliegenden Grünflächen die zusätzlichen klimatischen Belastungen ausgleichen könnten. wäre eine Verharmlosung der Probleme. Wenn klimawirksame Effekte durch die Schaffung eines vermeintlichen „autofreien Quartiers“ beschrieben werden, würden die notwendigen Veränderungen in der Stadtplanung nicht erkannt werden

58 Eine nachhaltige Stadtplanung sollte die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge erfüllen. Die Planungen für die ‚Urbane Mitte Süd‘ würden im Widerspruch dazu stehen.

Windkomfort

59 Die Hochhäuser würden die Windverhältnisse vor Ort verändern. Gemäß Gutachten zum Windkomfort würden die Windkomfortkriterien auf 45 % der Fläche nicht erfüllt.

60 Eine besondere Betrachtung hätten Starkwindereignisse im Bereich am Hochhaussockel bedurft.

61 Für die städtebauliche Planung wäre die Berücksichtigung der Einflüsse von Hochhäusern auf das lokale Windfeld unabdingbar, da sie Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in den betroffenen Stadtteilen hätten.

62 Außergewöhnlich hohe Hochhäuser würden den sogenannten „Monroe-Effekt“ erzeugen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

63 Der Bebauungsplan VI-140cab wird abgelehnt, da er zu einer Verdichtung am Gleisdreieckpark führen und den Park als Erholungsgebiet entwerten würde.

64 Die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck würde massiv eingeschränkt werden.

65 Die bereits hohe Nutzungsdichte des Parks am Gleisdreieck würde weiter ansteigen und zu einer Zunahme der Nutzungskonflikte im Park führen.

66 Der gesamte Park am Gleisdreieck würde entwertet und zum „grünen Vorgarten“ für die ‚Urbane Mitte‘ degradiert werden. Der Park würde eingeengt und der Erholungswert der Parks reduziert werden.

67 Die Lage, Dichte und Höhe der Bauten würden sich negativ auf den Westpark auswirken.

68 Die Beeinträchtigungen des Ostparks (Verschattung, bedrängende Wirkung) würden nicht ausreichend gewürdigt werden.

69 Der Park am Gleisdreieck würde übernutzt werden.

70 Das in der gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa berücksichtigte Einzugsgebiet wäre grob fehlerhaft abgeschätzt worden, es wäre erheblich größer. Es bestehe die Gefahr der weiteren Übernutzung des Parks am Gleisdreieck.

71 Das in der gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa angenommene Verhalten der Bürobeschäftigten in der Mittagspause wäre unrealistisch. Viele würden bei schönem

SenStadt

Wetter ihre Mittagspause im angrenzenden Park verbringen wollen und damit den Nutzungsdruck auf den Park deutlich erhöhen.

72 Es würde ignoriert werden, dass der Park am Gleisdreieck als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz konzipiert wurde.

Biotop- und Artenschutz

73 Der Biotop- und Artenschutz würde nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es würden nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen werden, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wäre auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering.

74 Auf die Gefahr des Vogelschlags wäre im Bebauungsplan nicht reagiert worden.

75 Die Planung hätte gemäß artenschutzrechtlicher Untersuchung Auswirkungen auf die Zwergfledermaus und geschützte Vogelarten.

76 Ein Verzicht auf die dichte und hohe Bebauung würde zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen für Vögel und Fledermäuse beitragen.

77 Bezogen auf die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die in der artenschutzrechtlichen Untersuchung benannt wurden, nicht berücksichtigt werden.

Bürgerbeteiligung

78 Es würde ein weiterer intensiver Austausch mit den interessierten Gruppen, Anwohnenden, Verbänden und Initiativen erwartet werden.

- **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde bereits am 16.12.2020 eine Stellungnahme abgegeben. Vorsorglich wurde diese Stellungnahme im Rahmen der Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.02.2021 wiederholt abgegeben

- **Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG**

Die Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG legt Einspruch gegen die geplante Bebauung ein.

Dazu werden folgende vier Gründe benannt:

1. Die Verschattung des denkmalgeschützten Kühlhauses
2. Die dominierende Höhe der Neubauten
3. Die Störung der Historie des gesamten Areals
4. Die zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen

Die Gründe werden folgendermaßen ausgeführt:

1. Im Umweltbericht (Seite 71) würde es heißen:

   Gutachterlich wäre bewertet worden, dass die Besonnung des Westparks durch die Planung nur gering beeinflusst würde und damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet würden.

   Die mehrstündige Verschattung des Sonnendecks und des Westparks wären nicht geringfügig. Die nicht untersuchte Verschattung der angrenzenden Gebäude wäre erheblich. Eine entsprechende Untersuchung wird nachgefordert. Das Kühlhaus wäre durch die Verschattung der geplanten Gebäude betroffen und stark beeinträchtigt.

SenStadt

2. Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Rahmenvertrag wäre eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese würde erheblich überschritten werden. Es wäre nicht nachvollziehbar, warum das gestattet werden würde. Der Park am Gleisdreieck wäre bereits eine Ausgleichsfläche und keine Freifläche für Hochhäuser.
3. Der historisch aus den drei ehemaligen Güterbahnhöfen entstandene Freiraum würde zerschnitten werden. Das Ortsbild würde vollständig verändert werden. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude im nahen Umfeld wären prägenden Elemente, die durch die Hochhäuser erdrückt und verdeckt werden würden. Sie würden ihre Funktion für die städtische Atmosphäre verlieren.
4. Die Nutzungsaufnahme in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ könne erst nach „Fertigstellung der Trassen und Bahnhöfe des ÖPNV“ erfolgen, da das umgebende Straßennetz keinen zusätzlichen Verkehr vertragen würde.

12.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)**

1 Im Bebauungsplan wird ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Die textliche Festsetzung Nr. 1.2 besagt, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Es steht dann im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde, die Verträglichkeit der jeweiligen Nutzung zu prüfen und ob sie eine Ausnahme gemäß § 31 Abs. 1 BauGB erteilt. Nutzungen sind nur dann zulässig, wenn sich die Nutzung mit Blick auf ihre Größe und in ihrer baulichen Ausprägung in das Umfeld einfügt und die angrenzenden Nutzungen nicht wesentlich stört.

2 Die Prüfung, ob eine bestimmte Nutzung eine hinnehmbare Immissionsbelastung darstellt, kann in das Baugenehmigungsverfahren verlagert werden. Dabei handelt es sich um eine zulässige Konfliktverlagerung. Vorausgesetzt wird, dass der/die Planer*in bei der planerischen Abwägung realistisch davon ausgehen kann, dass in diesem Zusammenhang eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Vorliegend ist die Beurteilung und Prognose der Auswirkungen der im Plangebiet zulässigen gewerblichen Nutzungen mangels einer zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden hinreichend genauen Planung noch nicht möglich. Die möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte sind daher in das Baugenehmigungsverfahren zu verlagern und werden von den Gutachtenden als lösbar eingeschätzt. Eine Konfliktlösung im Baugenehmigungsverfahren kann daher erfolgen. Die Prüfung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die nur ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann. Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen. Ein Abwägungsausfall ist nur gegeben, wenn eine Abwägung gar nicht stattfindet.

3 Eine Konfliktbewältigung ist vorliegend im Baugenehmigungsverfahren möglich. Im Baugenehmigungsverfahren wird im Rahmen der Prüfung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit das Rücksichtnahmegebot nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO geprüft. Danach ist ein Vorhaben unzulässig, wenn von ihm im Einzelfall Belästigungen und Störungen ausgehen können, die im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Es muss daher nicht bereits im Rahmen der Bebauungsplanung jegliche störende Nutzung ausgeschlossen werden. Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen.

Gestadt

4 Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Wie in der Begründung dargelegt, werden flexible Angebote geschaffen, um langfristig auf Marktveränderungen reagieren zu können. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.

5 Eine Konfliktverlagerung in das Baugenehmigungsverfahren ist für die entsprechenden Lärm- und Belichtungsthemen grundsätzlich zulässig, wenn später eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Dies gilt unabhängig von bodenrechtlichen Spannungen. Die Problematik der bodenrechtlichen Spannungen bezieht sich immer auf ein einzelnes Bauvorhaben und hat seine Relevanz im Anwendungsbereich des § 34 BauGB; es entfaltet jedoch keine Relevanz im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanes.

6 Der Städtebauliche Vertrag ist nur insoweit Teil der öffentlichen Auslegung, als der wesentliche Inhalt des Vertrags, soweit er nämlich für die Abwägung bedeutsam ist, in der Begründung behandelt und damit regelmäßig zumindest in seinem wesentlichen Inhalt Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist. Der Vertragstext selbst muss dort nicht ausgelegt werden. Der wesentliche Inhalt des Vertrags wird in der Begründung überblicksartig dargestellt. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, dass auf diese bilaterale Vereinbarung kein Zugriff besteht.

7 Dem Gebot der gerechten Abwägung widerspricht es, wenn der abschließende Abwägungsvorgang durch vorherige Bindung der Gemeinde sachwidrig verkürzt wird. Hier hat sich der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg noch nicht abschließend gebunden: die Maßnahmen an den Bunkerbergen wurden zwar bereits vorgenommen, die Verpflichtung zum Ausgleich durch die Projektträgerin greift erst mit Wirksamwerden des Städtebaulichen Vertrags, also mit Inkrafttreten des Bebauungsplans. Die Abwägung ist somit noch offen. Etwaige Abwägungsfehler sind nicht ersichtlich.

8 Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.

<u>Grundstückssituation und Planung</u>

9 Mit der textlichen Festsetzung Nr. 4.2 wird festgesetzt, dass zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie teilweise entlang der westlichen Grenze zum Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) Grundstückseinfriedungen nicht zulässig sind. Damit ist das Planungsziel über eine textliche Festsetzung gesichert. Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt zudem vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegenden werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – sowie die Unzulässigkeit von Einfriedungen zwischen den Kerngebieten und im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa durch textliche Festsetzungen ausreichend gesichert.

SenStadt

Innere Erschließung

10 Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schließt den Bau von Stellplätzen und Garagen auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen oberirdisch aus. Dies gilt nicht für Tiefgaragen. Stellplätze sind damit nur in einer Tiefgarage zulässig. Es ist unklar, welche „andere Form“ gemeint ist. Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Brandschutznachweis erstellt. In der Schlussbetrachtung heißt es: *„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen.“* Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfingenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

11 In der Nebenzeichnung 2 zur Planzeichnung werden die Baugrenzen für die Untergeschosse und damit die Tiefgarage festgesetzt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zudem zur Errichtung, der dauerhaften Durchfahrbarkeit und der Aufrechterhaltung der Tiefgarage. Ein Abwägungsausfall ist nicht ersichtlich. Die vertragliche Sicherung ist ausreichend.

Äußere Erschließung

12 Die Feuerwehrumfahrt der STATION Berlin ist öffentlich-rechtlich über die Eintragung einer entsprechenden Baulast im Baulastenverzeichnis ausreichend gesichert.

Für die Festsetzung dieses Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die Verlegung der Rettungswege nicht erforderlich. Erst im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wird eine Verlegung der bestehenden Rettungsplatzzufahrten für den Fernbahntunnel erforderlich. Das erfordert eine Plangenehmigung/ Planfeststellung, die von der Deutschen Bahn (DB) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt wird. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Flächen gesichert und damit für die Planfeststellung vorgehalten.

13 Es liegt ein geprüfter Brandschutznachweis vor, der die Machbarkeit belegt. „Bodenspannungen“ sind nicht erkennbar.

Anbindung an den ÖPNV

14 Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Zuständig für die Bestellung des Zugangs bei der BVG ist das Land Berlin und dort die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Die Anbindung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 an den westlich angrenzenden Radfernweg (mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Öffentlichkeit) und damit auch an den U-Bahnhof „Gleisdreieck“ ist gegeben.

Zur Privatstraße: Im Städtebaulichen Vertrag werden die Dienstbarkeiten vereinbart, die die Nutzungsrechte (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) sichern und nach Festsetzung des Bebauungsplans einzutragen sind. Öffentliche Straßenverkehrsfläche ist nicht festzusetzen.

Senstadt

An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung

15 Bei Aufstellung eines Bebauungsplans hat der Plangeber den Trennungsgrundsatz gemäß § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten. Das Trennungsgebot stellt einen bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigenden Belang dar, ist eine Abwägungsdirektive und stellt gerade kein zwingendes Gebot dar. Er kann im Rahmen der Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Grundsätzlich wäre die räumliche Trennung zwischen den an das Plangebiet angrenzenden lärmimmittierenden Schienenwegen und den geplanten Nutzungen erforderlich. Dies kann hier nicht umgesetzt werden. Eine Durchbrechung des Trennungsgebots erscheint hier vertretbar. Viele der hier geplanten Nutzungen sind gering empfindlich und daher nur bedingt schutzwürdig. Zudem dient die Errichtung des Stadtquartiers an dieser Stelle einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion. Da sie maßgeblich zur innerstädtischen Nachverdichtung beiträgt und vorhandene Infrastruktur genutzt wird sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen sichergestellt werden können, kann die Einhaltung des Trennungsgebotes nach § 50 BauGB hier hinter diesen städtebaulichen Belangen im Wege der Abwägung zurücktreten.

16 Im Rahmen der Bauleitplanung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB die Anforderungen an die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet zu berücksichtigen. Die schalltechnische Untersuchung untersucht die Belange des Lärmschutzes bezogen auf die städtebauliche Planung gemäß dem Bebauungsplanentwurf. Die DIN 4109 wurde im August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a in Verbindung mit § 3 BauO Bln eingeführt. Somit ist der Schallschutznachweis entsprechend DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren zu führen und damit die Einhaltung der DIN 4109 sichergestellt. Die schalltechnische Untersuchung kommt hier zu dem Ergebnis, dass durch die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Die Prüfung der Auswirkungen der möglichen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet selbst wurde im Rahmen der zulässigen Konfliktverlagerung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert. Auch die Einhaltung der gesunden Wohnverhältnisse mit Blick auf die ausreichende Besonnung und Belichtung kann im Baugenehmigungsverfahren geprüft werden. Ein Ermittlungsfehler und Abwägungsausfall liegen somit nicht vor. Eine Gesamtbetrachtung ist somit auch nicht unterblieben, sondern erfolgt bezogen auf die Geräuschimmissionen und die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die konkrete Nutzung im Baugenehmigungsverfahren. Die Zugrundelegung eines Wettbewerbsergebnisses bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist nur dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich die planende Behörde damit vorzeitig endgültig festgelegt hat und Alternativen nicht mehr prüft. Es müssen aber insbesondere keine verschiedenen Bebauungsplanentwürfe erstellt werden. Es genügt, wenn Alternativen erkannt und in die Abwägung eingeflossen sind.

17 Im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans ist nur festzustellen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen potentiell verwirklicht werden können. Dies ist hier erfolgt. Dem Schallgutachten kann entnommen werden, dass im Baugenehmigungsverfahren sichergestellt werden kann, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden können.

18 Es ist richtig, dass in der bisherigen textlichen Festsetzung 1.8 nur Betriebswohnungen an bestimmten Fassadenbereichen ausgeschlossen werden sollten. Diese Festsetzung beruhte aber auf den Belichtungsverhältnissen und war keine Schallschutzmaßnahme.

Die bisherige textliche Festsetzung 1.8 wurde aufgrund einer während des Abwägungszeitraums eingetretenen geänderten Sach- und Rechtslage und einer daraufhin erfolgten Aktualisierung des Besonnungs- und Belichtungsgutachtens gestrichen. Im Schallgutachten werden keine weiteren Einschränkungen der geplanten zulässigen Nutzungen für erforderlich angesehen. Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden. Ein Abwägungsausfall ist nicht gegeben, da eine Abwägung stattgefunden hat. Auch ein Abwägungsdefizit ist zu verneinen, da die Ermittlung der relevanten Belange richtig erfolgt ist.

Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen

19 In den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft war die Deutsche Bahn nicht eingebunden.

20 Die Vivico Real Estate GmbH als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn ist Vertragspartei zum Rahmenvertrag zum Gleisdreieck aus dem Jahr 2005 mit dem Land Berlin. Darin werden Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‘Urbane Mitte‘ geregelt. 2014 hat die CA Immo Deutschland GmbH (Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH) das Baufeld ‘Urbane Mitte‘ an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft verkauft. Die Deutsche Bahn war in den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft nicht eingebunden.

21 Im Jahr 2005 hat das Land Berlin mit der Vivico Real Estate GmbH einen Städtebaulichen Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Deutsche Bahn durch den Abschluss dieses Vertrags einer Verantwortung entzogen oder öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachtet haben soll. Im Rahmen der Entwicklung des Baulands ist der/die Eigentümer*in verpflichtet, mit den dort bestehenden Immissionen umzugehen und nur eine solche Bebauung und Nutzungen zu planen und umzusetzen, für die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Der/die neue Eigentümer*in ist für die Bebauung des Grundstücks verantwortlich und nicht der/die Verkäufer*in, dessen Rechtsmacht über das Grundstück mit dem Verkauf endet. Eine Sittenwidrigkeit des Kaufvertrages – der seine Unwirksamkeit zur Folge hätte – ist hier daher abzulehnen. Der Plangeber stellt auch keine reduzierten Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen, um „der privaten DB AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen“. Es wird kein Verzicht auf die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Vorgaben erklärt, was zudem unzulässig wäre.

22 Aktive Schallschutzmaßnahmen werden nicht ausgeklammert. Sie werden im Schallgutachten vielmehr bedacht und angeführt. Laut dem Schallgutachten unterliegen die dort aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen aber der Fachplanung in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG. Solche Maßnahmen sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Es besteht keine Rechtsgrundlage, nach der der Plangeber die Deutsche Bahn auffordern könnte, aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Im Bebauungsplanverfahren muss lediglich sichergestellt werden, dass der Belang des Schallschutzes ausreichend in die Abwägung eingestellt und hinreichend berücksichtigt wird. Die Projektträgerin hat sich in der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, gegenüber der Deutschen Bahn sämtliche bau- und betriebsbedingten Erschütterungs- und Schallimmissionen, die aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung bestehender und künftiger Bahnanlagen

Senatsentwurf

resultieren, zu dulden. Zudem hat sie sich verpflichtet, selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die geplante Bebauung „Urbane Mitte“ durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen

23 Die Deutsche Bahn kann durch den Plangeber nicht zu Schallschutzmaßnahmen gezwungen werden. Unabhängig davon liegen im Plangebiet keine offenen Schienentrassen, sondern nur ein S-Bahntunnel.

24 Grundsätzlich gilt entsprechend den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken die Sicht, dass die unterschiedlichen Lärmarten, insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm, isoliert zu betrachten sind. Stellt sich aber im Planungsfall die Frage des Überschreitens der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, bei Lärmbelastungen von mehr als 70dB (A) tags und 60 dB(A) nachts, ist diese Sichtweise nicht mehr zulässig. In einem solchen Fall ist vielmehr auf den Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen. Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten, also der verschiedenen einzelnen Lärmarten ist hier aber entbehrlich. Bei einer Summenbetrachtung des Verkehrslärms mit dem Gewerbelärm würde der Gesamtlärmpegel nur minimal zunehmen. Es ergäbe sich laut gutachterlicher Einschätzung eine Pegelerhöhung um weniger als 0,2 dB(A). Diese kann folglich vernachlässigt werden. Der Gesamtlärmpegel wäre aufgrund einer nur minimalen Erhöhung praktisch identisch mit dem berechneten Verkehrslärmpegel. Eine Summenbetrachtung des Verkehrslärms und des Gewerbelärms würde daher zu keinem anderen Ergebnis als im vorliegenden Lärmgutachten führen. Zudem können mit Blick auf den vorherrschenden Verkehrslärm durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Es wird hier kein lärmrobuster Städtebau verfolgt. Die Stellung der Baukörper ist das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs.

25 Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb stattgefunden. Dabei waren auch die Bahnthemen und somit Lärmthematiken zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan ist nicht schon deswegen abwägungsfehlerhaft, weil ihm ein Wettbewerbsergebnis zugrunde liegt.

26 Der Vorwurf, dass der vorangegangene städtebauliche Wettbewerb dazu geführt habe, dass keinerlei Abwägung stattgefunden habe, ist zurückzuweisen. Lärmrobusten Städtebau hat der Plangeber hier nicht geplant. Ein Abwägungsausfall liegt hier nicht schon deshalb vor, weil keine schallabsorbierenden Gebäudestrukturen und Fassaden in den Bebauungsplan aufgenommen wurden. In der Stellungnahme wird ein durchgehender Baukörper vorgeschlagen, der Schall absorbiert. Ebenso wie bei anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht jedoch keine Pflicht, eine solche zwingend passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen, sofern im Rahmen der Abwägung gewichtige Gründe gegen die Umsetzung solcher lärmrobusten, städtebaulichen Strukturen sprechen. Ziel eines lärmrobusten Städtebaus ist die Schaffung von lärmabgewandten Seiten für den Bebauungsteil und die dort liegenden Wohnungen sowie von ruhigen Außenwohnbereichen. Eine Wohnnutzung – mit Ausnahme von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – sowie ruhige Außenwohnbereiche sind hier aber nicht geplant. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung entlang der Lärmquelle ist hier insbesondere nicht geplant, da es einer angestrebten städtebaulichen Einbindung widersprechen würde.

27 Die vorgeschlagene Schallschutzwand müsste ab der Oberkante des zweigeschossigen Sockelgebäudes errichtet werden und hätte Abmessungen von ca. 48 m Länge und ca. 16 m Höhe. Ein solches Bauwerk wäre u.a. aufgrund der hohen Windlasten eine bautechnische Herausforderung und würde erhebliche zusätzliche Kosten verursachen. Wohnnutzungen – abgesehen von den ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – und schutzwürdige Außenwohnbereiche sind nicht geplant. Für die Beherbergungsnutzung als nachts schutzbedürftige Nutzung können durch passive Lärmschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Aus diesem Grunde wäre die Errichtung einer gebäudehohen Lärmschutzwand laut gutachterlicher Einschätzung als unverhältnismäßig zu betrachten.

Passiver baulicher Schallschutz

28 Da aktiver Lärmschutz durch die Deutsche Bahn der Fachplanung unterliegt und nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden kann und hier auch kein lärmrobuster Städtebau verfolgt wird, werden Maßnahmen des passiven Lärmschutzes empfohlen.

29 Die textliche Festsetzung Nr. 7.2 wird im Bebauungsplan gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Schallschutznachweis gemäß DIN 4109 vorzulegen. Gemäß Rundschreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) ist dennoch folgendes zu erfüllen*: „Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen.“* Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten entnommen werden. Daraus wird im Gutachten und in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

30 Es entspricht der üblichen Vorgehensweise im Rahmen der Bebauungsplanung, dass der Plangeber sich für eine Gebietsart entscheidet und diese für das Plangebiet festsetzt. Vorliegend wird ein Kerngebiet im Sinne des § 7 BauNVO festgesetzt. Die Planungsentscheidungen liegen im (weiten) Ermessen des Plangebers. Auch ist nicht nachvollziehbar, inwiefern zwischen „klassischen Kerngebieten“ und heranrückender Bebauung differenziert werden soll. Es steht dem Plangeber frei, auch auf einer bis dahin unbebauten Fläche ein Kerngebiet festzusetzen. Auch die TA Lärm trifft keine Differenzierung dazu. Des Weiteren ist es inkorrekt davon auszugehen, dass schon deshalb kein Kerngebiet vorliegen könne, weil sich die ‘Urbane Mitte’ in einer Insellage befände. Denn Baugebiete nach der BauNVO können vom Plangeber entsprechend seiner Entwicklungsziele festgelegt werden. Insofern ist er auch nicht an die Umgebungsbebauung gebunden.

31 Rechtlich nicht begründbar ist die Ansicht, dass die TA Lärm keinen geeigneten Richtwert für die Abwägung im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanverfahrens darstellt. Für die Bebauungsplanung stellt die TA Lärm vielmehr eine „Orientierungshilfe“ dar und ist für die Zumutbarkeit von Immissionsbelastungen von Bedeutung. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei der TA Lärm um Richt- und gerade nicht um Grenzwerte handelt. Dabei wird nicht zwischen klassischem Kerngebiet und heranrückender Bebauung unterschieden.

Senstadt

32 In der schalltechnischen Untersuchung wurden die in der Bauleitplanung anzuwendenden schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 als Vorsorgemaßstäbe zugrunde gelegt. Zum Vergleich mit den SOW werden – wie auch bei solchen Vorhaben, die in den Geltungsbereich der 16. BImSchV fallen – Beurteilungspegel gemäß dem geltenden Regelwerk (z. B. RLS-90 oder RLS-19) ermittelt. Es steht nicht im Widerspruch zum Stand der Technik, auf die auf Mittelungspegeln beruhenden Beurteilungspegel abzustellen. Die DIN 4109-1 in Verbindung mit der DIN 4109-2 kommen im Rahmen der Bestimmung der Anforderungen zum baulichen Schallschutz gegen Außenlärm zum Tragen. Diese erfolgt erst im Baugenehmigungsverfahren. Auch die DIN 4109- 2 geht grundsätzlich von Beurteilungspegeln aus. Eine Prüfung, ob der Mittelungspegel oder der mittlere Maximalpegel für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels bestimmend ist, kann nur messtechnisch festgestellt werden. Dies ist vorliegend wegen der lediglich geplanten Schienenwege der S 21 laut gutachterlicher Einschätzung nicht möglich.

33 Die Festlegung der Bauteileigenschaften zur Erfüllung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz erfolgt im Rahmen der Schallschutznachweise im Baugenehmigungsverfahren nach dem geltenden Regelwerk.

34 Zum Umfang des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm wird in DIN 4109-5:2020-08 ausgeführt:

"Im Gebäudeinneren wahrnehmbare Geräusche können störend wirken. Sie können die Aufenthaltsqualität, die Kommunikation und Konzentration sowie den Schlaf stören und belästigend wirken. Die empfundene Störung durch ein Schallereignis ist dabei wesentlich vom Grundgeräuschpegel und der Geräuschstruktur der Umgebung abhängig. Durch eine Erhöhung der Schalldämmung der Außenbauteile über die Anforderungen nach DIN 4109-1 hinaus wird das Grundgeräusch im Inneren eines Raumes oder eines Gebäudes potenziell weiter gesenkt. Somit kann die Wahrnehmung von Geräuschen aus fremden Wohn- und Arbeitsbereichen begünstigt werden.“

Aus den genannten Gründen wird fachgutachterlich davon abgeraten, bei den baulichen Schallschutzmaßnahmen gegen Außenlärm über die Mindestanforderungen gemäß DIN 4109-1 hinauszugehen.

35 Hier erfolgt eine nicht nachvollziehbare Vermischung der Beurteilung des Gewerbelärms und des Verkehrslärms. Zur Beurteilung des Gewerbelärms wurden in der schalltechnischen Untersuchung die für Kerngebiete zutreffenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts angewendet.

36 Hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 32 verwiesen.

37 Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Die textliche Festsetzung 8.2 wird daher gestrichen. Worauf sich die Aussage in der Stellungnahme stützt, dass Beherbergungsbetriebe einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags haben, wird nicht belegt und kann nicht nachvollzogen werden. Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich auch in der Rechtsprechung verfestigt. Zu möglichen "Planungsszenarien" muss der Bebauungsplan keine Aussage treffen. Die Anforderungen an den baulichen Schallschutz werden im Baugenehmigungsverfahren anhand der geplanten Nutzungen festgelegt.

38 Es werden die "richtigen Schutzstandards" auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens angewendet. Im Schallgutachten zum Bebauungsplan wurde bereits der Nachweis

geführt, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz grundsätzlich erfüllt werden können und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

39 Mit Blick auf den einzuhaltenden Abstand hat die Deutsche Bahn am 21.02.2018 darauf hingewiesen, dass vom S-Bahntunnel ein horizontaler Mindestabstand von 1 m einzuhalten ist. Dazu gehöre auch der im Baugrund verbliebene Verbau. Diese Forderung der Deutschen Bahn wurde eingehalten. 2018 wurden ergänzende messtechnische Untersuchungen der Schwingungsemissionen in der geplanten Gründungstiefe vorgenommen. Die Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen wurden in das Erschütterungsgutachten aufgenommen. Die Schwingungsstärken liegen unter den Anhaltswerten und die Anforderungen der DIN 4150-2 für „Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume“ in Kerngebieten sind erfüllt. Die Konfliktbewältigung ist in ausreichender Form erfolgt.

40 Im Erschütterungsgutachten wird beschrieben, dass eine Schwingungsentkopplung mittels elastischer Elemente die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude, vermindern kann. Dazu werden im Gutachten mögliche Maßnahmen benannt. Die detaillierte Dimensionierung von schwingungsmindernden Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der konkreten Gründungs- und Tragwerksplanung sowie der Nutzung der jeweiligen Gebäude und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

41 Die Baugrundschwingungen wurden direkt an den geplanten Standorten der Gebäude erfasst und dienen als Eingangsdaten zur Prognose der innerhalb der Gebäude zu erwartenden Immissionen. Das Prognoseverfahren beinhaltet typische Übertragungsfunktionen für den Übergang der Schwingungen auf die Gründung und folgend auf die Tragwerksdecken von Gebäuden in Stahlbetonweise und deckt mögliche Resonanzeffekte, d.h. den worst-case, ab. Diese Übertragungsfunktionen wurden anhand einer Vielzahl von messtechnischen Untersuchungen d.h. empirisch, für verschiedenen Gebäudetypen und unterschiedliche Baugrundverhältnisse ermittelt. Es liegen Baugrunduntersuchungen vor. Die konkrete Planung und Dimensionierung der Schwingungsminderungsmaßnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

42 Die zu erwartenden Lasten bei der Hochhausbebauung stehen laut gutachterlicher Einschätzung grundsätzlich nicht der Umsetzung einer elastischen Gebäudelagerung entgegen. Die Parameter des elastischen Materials (Steifigkeit und Dämpfung) und ggfs. die Auflagerflächen werden auf die Lasten abgestimmt. Die Gutachtenden sehen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das geplante Bauvorhaben keine außergewöhnliche Randbedingung, die die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme infrage stellt, unter der Voraussetzung, dass die Dimensionierung, Planung und Ausführung fachgerecht erfolgen. Der von der Deutschen Bahn geforderte Mindestabstand wird gewahrt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese zwar nicht überschreiten. Ein Zurücktreten ist jedoch zulässig und schafft ggf. erforderlichen Spielraum bei der Realisierung.

<u>Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn</u>

43 Anders als in der Stellungnahme ausgeführt, ist die Errichtung von Baugruben und Bauwerken im unmittelbaren Nahbereich zu oberirdischen und unterirdischen Bestandsbauten innerstädtisch keine Ausnahme und wurde in den letzten Jahrzehnten in Berlin vielfach erfolgreich realisiert. Zur Überprüfung der Machbarkeit wurde für das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte‘ ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Das in der Stellungnahme benannte Problem der einseitigen Lasten wurde bereits geprüft und

es liegt ein Lösungsvorschlag eines Ingenieurbüros vor. Diese Untersuchungen und Vorgehensweise entsprechen dem üblichen Verfahren bei einer Bebauung in der Nähe von Verkehrsinfrastrukturen. Die detaillierte Planung der Baugrubenumschließung und Bauwerke inkl. der erforderlichen statischen Berechnungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens. Aus diesem Grund ist das Baugruben- und Gründungskonzept auch kein Fachgutachten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans. In der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn wurden außerdem bereits umfangreiche Regelungen zum Schutz der Bahninfrastruktur getroffen.

Schallschutz

44 Die aus der Entscheidung zitierten Werte beziehen sich auf die diskutierte gesundheitliche Zumutbarkeitsschwelle von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts, allerdings in allgemeinen Wohngebieten. Ein solches wird hier nicht festgesetzt. Für Kerngebiete werden in der Entscheidung die Werte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts diskutiert. Auch diese sind hier aber nicht weiter relevant, da die gesundheitsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ohnehin überschritten wird.

45 Seit dem 1. August 2020 sind die Normenteile DIN 4109-1:2028-01 und DIN 4109-2:2018-01 im Land Berlin als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführt. Im Bebauungsplan bestehe daher kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.

46 Die Anforderungen der DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 sind im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Die Einhaltung dieser Werte ist damit gesichert. Hierbei sind durch den Sachverständigen für Schallschutz die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Welche konkreten Tools dieser dafür einsetzt, obliegt seiner fachlichen Einschätzung.

47 Zur DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 sowie zur Streichung der textlichen Festsetzung 8.2 siehe Nr. 45 und 46.

Die Unterstellung, es hätte eine Abstimmung zwischen der Auftraggeberin und dem Schallgutachtenden gegeben, wird entschieden zurückgewiesen. Der Verweis auf die „Nachteile“ der DIN 4109 bezog sich auf die DIN 4109:1989-11. Als Nachteile wurden unter anderem die 5 dB-Stufung und die Festlegung von Lärmpegelbereichen der DIN 4109:1989-11 genannt.

48 Der Berliner Lärmleitfaden 2017, der in Zusammenarbeit mit schalltechnischen Gutachterbüros entwickelt wurde, stellt eine Empfehlung des Landes Berlin dar. Bei den erwähnten Beurteilungspegeln von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) handelt es sich nicht um starre Schwellenwerte. Sie dienen lediglich als Hinweis, bei welchen Beurteilungspegeln die Festsetzung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens 2017 empfohlen wurde. Wie sich leicht zeigen lässt, sind die im Berliner Lärmleitfaden 2017 angegebenen Beurteilungspegel fachlich begründbar. In der aktuellen Fassung des Lärmleitfadens 2021 wurde die empfohlene Musterfestsetzung ersatzlos gestrichen.

Senstadt

„Schienenbonus“

49 Im Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) wird ausgeführt, dass durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 gewährleistet wird, dass die pauschale Minderung von 5 dB des Beurteilungspegels für Schienenverkehr gemäß Abschnitt 4.4.5.3 zu berücksichtigen ist. Hierdurch werde vermieden, dass überschießende Maßnahmen zur Schalldämmung der Außenbauteile ergriffen werden müssen. Es handelt sich dabei ausdrücklich nicht um einen "Schienenbonus" sondern um eine fachlich untersetzte Korrektur aufgrund des Frequenzspektrums des Schienenlärms. Damit wird bestätigt, dass die Anwendung des Abschlags gemäß DIN 4109-2:2018-01, 4.4.5.3 aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels grundsätzlich sachgerecht ist und somit angewendet werden kann.

Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens

50 Der Vorschlag, die Werte der TA Lärm auch für andere Lärmarten mit Blick auf den passiven Schallschutz zum Maßstab zu nehmen, widerspricht den einschlägigen Regelwerken und ist auch aus schallschutzfachlicher Sicht abzulehnen.

51 Die Norm DIN 4109-1:2018-01 in Verbindung mit DIN 4109-2:2018-01 ist im bauaufsichtlichen Verfahren anzuwenden. Die Prüfung erfolgt daher im Baugenehmigungsverfahren.

52 Das "Schutzniveau" der DIN 4109:1989-11 lässt sich nicht durch einfachen Vergleich der maßgeblichen Außenlärmpegel (La) und des erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maßes (R'w,res) gemäß Tabelle 8 der DIN 4109 bestimmen. Es ist ein – auch in Fachkreisen – weit verbreiteter Irrtum, dass die Differenz La – R'w,res dem Innenpegel entspricht. Gemäß der Berechnungsvorschrift der VDI 2719 ergibt sich ein Innenpegel tags für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB(A) und nicht 30 dB(A).

53 Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich in der Rechtsprechung im Hinblick auf die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse verfestigt. Die VDI 2719 führt in Tabelle 6 Anhaltswerte für Innenschallpegel auf, die nicht überschritten werden sollten. Danach sollen "in allen übrigen Gebieten" (also außer in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten demnach auch in Kerngebieten) in Schlafräumen nachts Mittelungspegel von 30 bis 35 dB(A) und in Wohnräumen tagsüber von 35 bis 40 dB(A) nicht überschritten werden.

54 Es handelt sich um eine gutachterliche Einschätzung, der hier gefolgt wird. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) Referat I C hat das Vorgehen bestätigt, die Überschreitung der nächtlichen Immissionsrichtwerte um weniger als 1 dB zu tolerieren.

55 Es besteht kein Handlungserfordernis. Es werden keine zusätzlichen textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Auch der städtebauliche Vertrag wird hierzu nicht geändert.

- **Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V.**

1 In Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsver-

einbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2. Danach wären Vorhaben im Plangebiet nach dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Planungsrecht entsprechend § 30, § 34 oder § 35 BauGB zu beurteilen. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.

2 Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bau- liche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.

3 Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme liegt das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht in direkter Nachbarschaft zum Landwehrkanal. Der Kanal verläuft in mindestens 200 m Entfernung. In der Stellungnahme wird das allgemeine Problem beschrieben, das aus der Berliner Mischwasserkanalisation und ihrer Überläufe resultiert. Durch die Mischung von Regenwasser und Abwasser kommt es bei Starkregen-Ereignissen lokal zu Überlastungen im Kanalnetz, die dazu führen, dass ungeklärte Mischabwässer eingeleitet werden. Das ist keine direkte Folge der Versiegelung und völlig unabhängig von der Baugebietsausweisung, z.B. eines Kerngebiets.

Wie auch in der Begründung dargestellt, ist die Festsetzung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Es wird weder die Ausweisung als Kerngebiet geändert, noch der Versiegelungsgrad reduziert.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

4 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

5 Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), aus dem der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch Teilung hervorgegangen ist, wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung unterrichtet und frühzeitig beteiligt. Wie auch der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen ist, erfolgte die frühzeitige Beteiligung im Februar/ März 2016.

6 Wie bereits dargestellt, ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Versiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Kanalwasserqualität gegeben. Auch in der Stellungnahme wird kein direkter Zusammenhang dargestellt. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften, da sie gemäß Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden dürfen. Die Machbarkeit wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Der Forderung eines Gutachtens zu möglichen Auswirkungen auf die Kanalwasserqualität wird nicht entsprochen.

7 Dem Wunsch nach einer Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles wird nicht nachgekommen. Die Planung wird nicht geändert.

Senstadt

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung und damit auch eine Fassadenbegrünung sind Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Im unverbindlichen „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

8 Die Festsetzung von Kerngebieten in der ‚Urbanen Mitte‘ ist ein städtebauliches Entwicklungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das auch bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck dokumentiert wird. Das Planungsziel wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wiederholt durch politische Beschlüsse bestätigt.

9 Die subjektive Bewertung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen.

10 Die subjektive Kritik am städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird zur Kenntnis genommen.

11 Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich weniger um einen Eingriff in Natur und Landschaft als um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam

umzugehen. Alle im Umweltbericht ermittelten Eingriffe werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

- **NaturFreunde Berlin e.V.**

1 Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.

2 Im Ergebnis der Abwägung wird der Forderung, die geplante Bebauung aufzugeben, nicht nachgekommen.

Übergeordnete Ziele

3 Es wird nicht begründet, warum das Ziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch den Bebauungsplan weitgehend konterkariert werden würde.

4 Das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ befindet sich im Privateigentum und befand sich auch bei Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005 nicht im öffentlichen Eigentum.

5 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus einem großen zusammenhängenden Park im Inneren und vier Baufeldern am Rand: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Mit der Entwicklung des Areals Gleisdreieck wurde und wird die ökologische und soziale Gesamtsituation maßgeblich positiv verändert.

6 Es ist unklar, zu welchen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung der Bebauungsplan im Widerspruch stehen soll. Die Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ entspricht dem im BauGB verankerten Ziel der Innenentwicklung.

7 Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Sonstiges

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

8 Die Planungsziele im Land Berlin sind ebenfalls Gegenstand der Abwägung (vgl. Begründung, Kapitel A I.3. Planerische Ausgangssituation).

9 Nach Ansicht der NaturFreunde würde der Bebauungsplan keine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung vorsehen. Diese subjektive Einschätzung wird zur Kenntnis genommen. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck.

10 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen (wie das Hochhausleitbild) berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.

Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt

den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert, siehe Nr. 7. Einbindung

11 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die Voraussetzungen geschaffen, hier (im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) einen urbanen Ort an einem wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV zu entwickeln. Die tatsächliche Entwicklung eines Ortes kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden, sondern erfordert, dass der durch den Bebauungsplan gesetzte Rahmen entsprechend genutzt und ausgefüllt wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von

2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘), der die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt, als erster Platz prämiert.

Nutzung

12 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Dieses Ergebnis wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) bestätigt.

Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

§ 35 BauGB

13 In Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Danach wären Vorhaben im Plangebiet entsprechend § 30, § 34 oder § 35 BauGB zu beurteilen. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Jahr 2015 beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen.

Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

14 Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch, siehe Nr. 13.

15 Im städtebaulichen Rahmenvertrag wird das Planungsrecht vor Aufstellung des Bebauungsplans dargestellt. Danach wäre das Plangebiet als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen, nicht als Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2.

SenStadt

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

Verdichtung / bauliche Dichte

16 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ für eine übermäßige Verdichtung in der Innenstadt halten. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

17 Die Grundsätze des LEPro 2007 werden mit dem Bebauungsplan berücksichtigt. Es bestehen keine Widersprüche. Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Plangebiet, die sehr gut durch schienengebundenen ÖPNV erschlossen ist, wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen. Auch der innerstädtische Einzelhandel soll am Standort gestärkt und die Grundversorgung gesichert werden, allerdings in einem beschränkten Umfang unter Berücksichtigung der umliegenden Zentren. In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck mit dem zentralen Park am Gleisdreieck sowie den geplanten fließenden Übergängen und Funktionsergänzungen entsprochen.

18 Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden.

19 Es ist nicht richtig, dass die Zustimmung der Nachbarn STATION Berlin und Land Berlin (für das Deutsche Technik Museum Berlin) für die Festsetzung der Planung erforderlich ist. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“. Auf die Nachbargrundstücke bezogen bedeutet es, dass keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke fallen.

20 Der Inhalt dieser Ausführung ist insgesamt unklar.

Die Zustimmung der Nachbar*innen führt nicht dazu, dass der erforderliche Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Eingriff nicht erforderlich wäre. Auch die Verkürzung der Abstandsflächen führt nicht zu einem Verlust notwendiger Flächen. Die Schutzziele des Ab-

standsflächenrechts sind gewahrt. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans werden - gemäß § 1 Abs. 7 BauGB - die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Die wesentlichen Abwägungsinhalte werden in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.

21 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zu- lässige maximale Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m^2 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

22 Das beschriebene Ziel wurde bei der Konversion des Gleisdreieck-Areals mit der Schaffung des Parks am Gleisdreieck umfangreich berücksichtigt.

23 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Bebauung als dicht, überhöht und massiv empfinden und sie nicht akzeptieren.

24 Die Aussage ist unklar.

Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als besonderer Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Mit der Fertigstellung der ‘Urbanen Mitte’ wird die Gesamtentwicklung des ‚Gleisdreiecks‘ abgeschlossen. Der Park erhält mit dieser Planung auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

25 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Dichte und Höhe der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ablehnen.

26 <u>Zur Zulässigkeit von Vorhaben</u>

Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

<u>Zur baulichen Dichte</u>

§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In Kapitel 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung darge- legt . Zusammengefasst ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation

des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Die bauliche Dichte wird in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.

Versiegelung

27 Der Park am Gleisdreieck bleibt vollumfänglich erhalten, Parkflächen sind kein Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Damit ist auch weiterhin die Frischluftschneise gesichert.

28 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Im Ergebnis der Abwägung soll das Gesamtkonzept weiter umgesetzt werden. Die zu bebauende Flächen wird nicht reduziert und die Parkfläche nicht vergrößert.

29 Das Zitat ist unvollständig wiedergegeben. In der Begründung heißt es: „Der stärkste Eingriff erfolgt über den hohen Grad an Bodenversiegelung. In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park. Fachbezogen werden als (eine) Ausgleichsmaßnahme im beschränkten Umfang Dachbegrünungen festgesetzt. Der gesamte Eingriff muss überwiegend planextern ausgeglichen werden. Zum Ausgleich sind Maßnahmen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vorgesehen. Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain sollen ökologisch aufgewertet werden. Eine näher gelegene Ausgleichsfläche stand nicht zur Verfügung. Dem Bebauungsplan werden außerdem Pflanzmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahme zugeordnet.“ Der im Umweltbericht ermittelte Ausgleichsbedarf wird vollständig gedeckt. Im Park am Gleisdreieck sind keine Ausgleichsmaßnahmen für das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vorgesehen.

30 Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurde ein hohes Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ festgelegt. Der hohe Versiegelungsgrad in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen werden realistisch angenommen. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch

eine Tiefgarage. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Oberflächenausprägung oberirdisch.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel der urbanen Entwicklung des Quartiers übergeordnet.

31 Bei der Stadtentwicklung muss vielen Belangen Rechnung getragen werden und dabei z.B. auch ein angemessener Ausgleich zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen gefunden werden. Im Rahmen der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck wurden 31,5 ha im Wesentlichen unversiegelte Parkfläche geschaffen. Damit sind die formulierten Belange berücksichtigt.

32 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) vom Juli 2021 weist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Senatsentwurf

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

33 Im Land Berlin gibt es keine gesetzliche Grundlage, die einen ‚absoluten Vorrang unversiegelter Flächen‘ beinhaltet. Ein solches Prinzip würde auch im Widerspruch zu § 1 BauGB stehen, wonach die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.

34 Zur Niederschlagsentwässerung siehe Nr. 32.

Senstadt

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

35 Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. In der Abwägung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

<u>Hochhäuser / Hochhausleitbild</u>

36 Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde 2015 gefasst, das Hochhausleitbild für Berlin wurde erst am 25.02.2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten mit folgendem Ergebnis:

1. Turm 6 ist ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu.
2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Davon unabhängig ist festzustellen, dass die Planung nicht im Wiederspruch zum Hochhausleitbild steht. Der Mehrwert wird in Kapitel A I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“ dargestellt.

37 Im Ergebnis der Abwägung ist keine Neuplanung vorgesehen.

38 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Erläuterung zum Hochhausleitbild in der Begründung nicht nachvollziehen können.

39 Die NaturFreunde sind der Meinung, dass ein „massiver“ Riegel zwischen den Kiezen und dem Park geplant wird. Das kann aufgrund der Lage der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht nachvollzogen werden. An die ‚Urbane Mitte‘ grenzen nach Osten das geschlossene U-Bahnviadukt ‚Gleisdreieck‘ sowie die STATION Berlin (der ehemalige Postbahnhof) und keine Wohngebiete oder gemischtgenutzten Kieze an. Das Konzept für die ‘Urbane Mitte Süd’

sieht als Solitär einen 2-geschossigen Sockelbau mit zwei Türmen vor, keinen durchgängigen Gebäuderiegel. Das Quartier wird außerdem für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr durchlässig gestaltet.

40 Das Hochhausleitbild ist für den Bebauungsplan nicht anzuwenden (siehe Nr. 36). Unabhängig davon ist in Kapitel A I 4.2.1 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“

41 der Mehrwert für die Allgemeinheit dargestellt. Die Darstellung ist gegliedert in:

- Mehrwerte für das Umfeld
- Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung
- Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts
- Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen
- Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur

42 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Dass der Park nun vorab entwickelt wurde, darf nicht dazu führen, dass die noch ausstehende Randbebauung konterkariert wird.

43 Mit dem Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird keine Anlehnung an den Potsdamer Platz gesucht. Die ‚Urbane Mitte‘ soll jedoch ebenso städtische Funktionen erfüllen, z.B. die der Bereitstellung von Büroflächen zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen.

44 Die Prüfung des Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für den Bebauungsplan nicht anzuwenden ist, siehe Nr. 36.

Erschließung

45 Die Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nicht auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt worden, aber sie berücksichtigt (noch) aktuelle Belange des MIV. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein und dazu sollen die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße über die Privatstraße direkt in die Tiefgarage geleitet werden. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um im Bebauungsplan zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und tatsächlich weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Die Belange des Umweltverbunds wurden umfassend in der Planung berücksichtigt.

46 Die Privatstraße wird insbesondere auf dem Privatgrundstück ausgewiesen. Es werden keine öffentlichen Räume privatisiert.

47 Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Die Belange wurden in der Planung umfassend berücksichtigt. Durch die Tiefgarage wird dieses Ziel nicht in Frage gestellt.

Senstadt

48 Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrzufahrt verschmälert.

49 Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022): Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

50 Die Ablehnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen. Die Belange einer ökologischen, nachhaltigen und klimagerechten Entwicklung wurden ebenfalls in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

Klima

51 Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung werden im Projekt berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

Senstadt

- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen.

52 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Senat

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Im Leitfaden werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Senatsentwurf

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll eine bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vorgesehene Randbebauung am 31,5 ha großen Parks am Gleisdreieck festgesetzt werden. Es entspricht weder dem städtebaulichen Gesamtkonzept, noch gibt es ein Erfordernis, hier weitere öffentliche Grünflächen festzusetzen.

53 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert

Senat

wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Im Leitfaden werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

54 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt, vgl. Nr. 52.

Zur Flächenversiegelung vgl. die Ausführungen unter Nr. 30.

Im Klimaökologischen Gutachten wird dargelegt, dass die Auswirkungen auf das Kaltluftströmungsfeld / den Kaltluftvolumenstrom und die Temperatur nicht wesentlich sind.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor.

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. *Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom*

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während

windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Daher wird die mit den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

55 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden, vgl. Nr. 53.

Senstadt

56 Diese Zitate stammen aus dem Umweltbericht und beziehen sich auf den Stadtentwicklungsplan Klima bzw. auf den Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz des Landschaftsprogramms. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. Im Ergebnis überwiegt das Ziel der städtebaulichen Entwicklung gemäß Wettbewerbsergebnis, die überbaubare Fläche wird nicht eingeschränkt.

57 Die Stellungnahme bezieht sich auf die Darstellung im Umweltbericht zum Schutzgut Klima / Luft und gibt das Bewertungsergebnis der Auswirkungen auf den Klimawandel und auf Klimagase wieder. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt.

58 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals an dem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des U-Bahnhofs und zukünftigen S-Bahnhofs ‚Gleisdreieck‘ geschlossen.

Zur Beurteilung der klimaökologischen Auswirkungen des Projekts ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Fachgutachten erstellt, das aktualisiert unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vorliegt. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden. Das Quartier oberirdisch autofrei zu gestalten, ist eine der Maßnahmen zum Klimaschutz.

59 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht berücksichtigt, vgl. Nr. 52.

<u>Windkomfort</u>

60 Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde aktualisiert. In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft.

Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen.

Senatsentwurf

Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

61 In der Windkomfortanalyse (2021) wird die Windgefahr mit folgendem Ergebnis bewertet: Für die IST-Situation und den Bebauungsplan VI-140cab ist die Überschreitungshäufigkeit der mittleren Windgeschwindigkeit von 15 m/s in 2 m Höhe im Beurteilungsgebiet und der näheren Umgebung kleiner als 0,05 % der Jahresstunden. Gemäß der niederländischen Richtlinie (NEN 8100, 2006) besteht damit keine Windgefahr (vgl. Windkomfortanalyse, Seite 22-23).

62 Zu dem Ergebnis der Windkomfortanalyse siehe Nr. 59.

63 Selbst der höhere Turm 6 mit einer geplanten Höhe von 49 m ist kein außergewöhnlich hohes Hochhaussolitär. Das temporäre Auftreten des „Monroe-Effekts“ wird von daher für unwahrscheinlich gehalten. Die Windkomfortanalyse sieht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kein diesbezügliches Risiko, siehe Nr. 59.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

64 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgrund einer Entwertung des Parks als Erholungsgebiet abgelehnt wird.

65 Es wird nicht begründet, warum die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck massiv eingeschränkt werden würde.

66 Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat einen Vorrang vor der anderen. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung dient. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Im Grünanlagengesetz werden von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht an diese Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit maximal 134 Personen werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar.

67 Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Es wird nicht begründet, warum die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den gesamten Park am Gleisdreieck entwerten und den Erholungswert

reduzieren sollte. Das subjektive Empfinden, dass der Bau der beiden Türme 6 und 7 den Park einengt, wird zur Kenntnis genommen.

68 Es wird nicht begründet, warum sich die Lage, Dichte und Höhe der geplanten Bebauung negativ auf den Westpark auswirken sollten.

69 Im Bebauungsplan soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) über Gelände festgesetzt werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) zum Ostpark zu erhalten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck untersucht, das Ergebnis berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.

Verschattung Ostpark: In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten.

Bedrängende Wirkung: Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7), insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 (MK 7) bedrängt wird, wird nicht geteilt.

Zusammengefasst sind keine Qualitätsverluste des Ostparks feststellbar und die Bedenken, dass es Auswirkungen auf den Grünzug in seiner Gesamtheit geben würde, sind damit unbegründet.

70 Zur detaillierteren Analyse der Grünflächenversorgung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie zur Entwicklung eines Handlungskonzepts wurde 2019 im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine Studie mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg, Potenzialanalyse“ erarbeitet. Hier wird die Grünflächenversorgung im Bezirk für Teilräume analysiert. Dieser Studie ist zu entnehmen, dass die Quartiere im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ausreichend mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünflächen versorgt sind. In die Bewertung einbezogen werden öffentliche Grünflächen mit einer Mindestgröße von 0,5 ha, die in maximal 500 m Entfernung liegen. In der Karte „Räumliches Gesamtkonzept“ wird für das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘ mit Umfeld lediglich empfohlen, den Park am Gleisdreieck als öffentliche Grünfläche zu sichern und weiterzuentwickeln. Hier wurde kein weiterer Handlungsbedarf festgestellt. Zur zusätzlichen Frequentierung des Parks am Gleisdreieck siehe Nr. 65.

71 Die Stellungnahme bezieht sich auf das Fachgutachten „Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (B-Plan VI-140caa und VI-140cab)“ (Stand: 28.11.2019). Das Fachgutachten orientiert sich an der in Berlin üblichen Methodik zur Ermittlung des Versorgungsgrads mit wohnungs- und siedlungsnahem Grün. Es liegt keine Fehleinschätzung des Einzugsgebiets vor.

Senstadt

72 Es ist durchaus möglich, dass ein Teil der zukünftigen Bürobeschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ihre Pause im Park am Gleisdreieck verbringen werden. Es ist ein Stadtentwicklungsziel, dass Bewohnende und Beschäftigte des nutzungsgemischten Areals gleichermaßen die Möglichkeit haben, den Park zu nutzen. Dabei wird die Nutzung durch die Beschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vor allem auf die Pausenzeiten, insbesondere die Mittagspause, begrenzt sein.

73 Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der Park am Gleisdreieck in seiner Funktion als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen nicht beeinträchtigt.

Biotop- und Artenschutz

74 Das Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf den Teilplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms. Im Ergebnis der Abwägung ist unter Berücksichtigung des benachbarten Parks am Gleisdreieck mit seinen Angeboten zum Biotop- und Artenschutz die geplante städtebauliche Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ trotz geringer Lebensraumfunktion Im Plangebiet übergeordnet.

75 Um der Bedeutung des Vogelschutzes Rechnung zu tragen, wurde bereits 2020 folgende Regelung in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgenommen:

„Die Projektträgerin verpflichtet sich, … Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“

76 Die Bedeutung des Plangebiets als Jagdgebiet für Fledermäuse wurde im Umweltbericht dargestellt. Jagdgebiete unterliegen aber keinem gesetzlichen Schutz nach § 44 BNatSchG. Einem gesetzlichen Schutz unterliegen die Quartiere. Im Umfeld sind mit dem Park am Gleisdreieck auch zukünftig geeignete Jagdhabitate vorhanden. Die ganzjährig geschützten Lebensstätten wurden im Plangebiet erfasst. Vor Abriss von Gebäuden und Fällung von Bäumen sind diese nochmals nach ganzjährig geschützten Lebensstätten abzusuchen.

77 Aus der in der Windkomfortanalyse beschriebenen räumlich stark begrenzten Änderung der Windverhältnisse um die Hochhäuser (Turm 6 und 7) sind weder wesentliche negative Auswirkungen auf Fledermäuse und Vögel, noch eine Beeinträchtigung ihres Jagdreviers zu erwarten.

78 Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Artenschutzrechtliches Gutachten, Abb. 11), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung. Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Bürgerbeteiligung

79 Die im BauGB vorgeschriebenen Verfahrensschritte zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan wurden durchgeführt. Die Stellungnahmen werden geprüft und abgewogen. Unter Berücksichtigung des Abwägungsergebnisses wird das Aufstellungsverfahren weitergeführt.

SenStadt

- **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

Die Stellungnahme der Cresco Projektentwicklungs GmbH vom 16.12.2020 wurde geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, Teil B – Private Organisationen und Nachbar“ und hat weiterhin Bestand.

- **Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG**

Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.

Die benannten Gründe werden im Folgenden geprüft.

1. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nicht die Auswirkungen der gesamten ‚Urbanen Mitte‘, sondern lediglich die Auswirkungen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Gegenstand der Abwägung. In dem Gutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

   Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse dient u.a. das Abstandsflächenrecht. Sind die Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln eingehalten, werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstellt und es sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden Abstandsflächen von den Gebäuden im Bebauungsplangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur auf die Nachbargrundstücke der STATION Berlin im Norden, des Deutsche Technikmuseums im Osten und des Grundstücks der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa) im Westen fallen. Von daher wurde nur die Verschattung der Nachbarn STATION Berlin und Deutsches Technikmuseum untersucht und bewertet. Es ist nicht erkennbar und wird nicht benannt, welche sonstigen angrenzenden Gebäude erheblich verschattet werden würden. Der Forderung weiterer Verschattungsuntersuchungen wird daher nicht nachgekommen.

   Das Kühlhaus Berlin ist ein Ort für Kunst, Konzerte und Veranstaltungen, der sich gleichzeitig noch im Ausbau befindet. Die Südfassade vom Kühlhaus liegt von der Nordfassade von Turm 6 ca. 330 m entfernt in Richtung NNO. Ohne die Relevanz einer möglichen Verschattung zu beurteilen, wird hier auf das Fachgutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 verwiesen. In dieser Unter-

Senstadt

suchung wird u.a. die Verschattung durch die geplanten Gebäude simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Den Simulationen in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung kann auf Seite 55 der worst-case-Fall für die hier betrachtete Situation entnommen werden, die Verschattung am 21. Dezember. Gegen 14 Uhr fällt ein langer Schatten von Turm 6 in Richtung Kühlhaus. Aber auch in diesem Fall erreicht er das Kühlhaus nicht. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme ist das Kühlhaus weder betroffen, noch beeinträchtigt.

2. § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In Kapitel A III 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

   Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m^2 für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. In Kapitel A III 3.2.4 „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ wird die Ermittlung der 119.000 m^2 GF erläutert. Von den 119.000 m^2 GF liegen 23.750 m^2 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

   Der Park am Gleisdreieck ist u.a. die Ausgleichsfläche für die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer und Leipziger Platz. Diese Ausgleichsfunktion wird durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht beeinträchtigt. Das Plangebiet liegt nicht im Park, sondern am Rand des Parks. Die Parkfläche ist kein Bestandteil der Planung.

   Davon unabhängig sind sowohl das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als auch der Park am Gleisdreieck Bestandteil der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals. Geplant ist die Anlage einer großen zentralen Parkanlage mit vier angrenzenden Baufeldern: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der Park am Gleisdreieck wurde bereits realisiert, die Bebauung der Baufelder ist noch nicht abgeschlossen.

3. Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine

großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht.

Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Elemente bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird. Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte.

Die Türme 6 und 7 haben keine Auswirkungen auf die U-Bahnviadukte und den U-Bahnhof „Gleisdreieck“. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an, der durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit erfährt. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist.

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden am Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan mehrfach beteiligt. In der erneuten Behördenbeteiligung, die vom 07.12.2018 bis zum 31.01.2019 durchgeführt wurde, hatte die Untere Denkmalschutzbehörde zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Anmerkungen; das Landesdenkmalamt hat sich zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht geäußert.

4. Zur ÖPNV-Anbindung:

Über den bestehenden U-Bahnhof „Gleisdreieck“ ist mit drei U-Bahnlinien bereits eine gute Anbindung an den ÖPNV mit ausreichend Kapazitäten für die zukünftigen Nutzenden im Plangebiet gegeben. Der 3. Bauabschnitt für die geplante S-Bahnstrecke S 21 befindet sich in der Vorplanung.

Zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen:

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Einfluss auf den Verkehrsablauf nicht nachweisbar ist. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert. Die Nutzungsaufnahme in den Neubauten kann unabhängig vom Ausbau des ÖPNV erfolgen.

Sensibel

13. Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB “.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ benachrichtigt. Von den 46 benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden 16 Anregungen abgegeben.

13.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

- **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung**

Die Stellungnahme bezieht sich auf den angrenzenden Park am Gleisdreieck (Westpark).

Baumschutz

Für die Bestandsbäume auf dem Grundstück des Bezirksamtes sollten Kronenüberragungen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nachbarschaftsrechtlich geduldet werden.

Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen des Straßen- und Grünflächenamtes sollten in Absprache mit einer ökologischen Baubegleitung durchgeführt werden.

Es wird auf die geltenden Auflagen zum Baumschutz nach DIN 18920 und RAS LP 4 hingewiesen.

Spielplatzbedarf

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Wohnbebauung nachzuweisende Spielplatzbedarfe gemäß Bauordnung innerhalb des Bebauungsplangebietes nachzuweisen sind. Darüber hinaus ist eine Anrechnung auf öffentliche Spielplätze außerhalb des Bebauungsplans sowie auf Dachflächen nicht zulässig.

Abstimmung zu Planungen und Maßnahmen des SGA

Bei Planungen und Baumaßnahmen auf dem Gelände des Gleisdreiecks bestünde kein Anrecht auf Mitsprache durch die Grundstückseigentümerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Dies würde einer gesonderten nachbarschaftsrechtlichen Regelung bedürfen.

- **Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt**

Verschattung des Westparks

Die gutachterliche Bewertung bzgl. der Verschattung des Westparks wird nicht geteilt. Hinsichtlich der Besonnung des Westparks kommt der Gutachtende zu dem Ergebnis, dass diese durch die geplanten Türme nur gering beeinflusst und keine erheblichen Beeinträchtigungen

Senstadt

durch Verschattung vorbereitet werden. Diese Aussage wird kritisch gesehen, da nach Auffassung des Bezirks Qualitätsverluste für Anwohnende der Nachbarschaft durch die signifikante Reduzierung der Besonnung zu erwarten sind.

- **Telefónica Germany**

Stellungnahme 1

Telefónica Germany bittet um die Berücksichtigung und Übernahme ihrer Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die Bauleitplanung. Außerdem wären einschlägige raumordnerische Grundsätze bei der Planung zu berücksichtigen.

Stellungnahme 2

Nach Hinweis auf den Widerspruch zur Stellungnahme in der erneuten Behördenbeteiligung durch das Bezirksamt erfolgt eine erneute Prüfung mit dem Ergebnis, dass von Seiten der Telefónica Germany doch keine Belange betroffen sind.

13.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung**

Baumschutz

Die konkrete Bauausführung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht an den Westpark grenzt.

Spielplatzbedarf

Im Plangebiet sind in der Regel keine Wohnungen zulässig und von daher ist kein Kinderspielplatz notwendig.

Lediglich „Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter“ sind ausnahmsweise zulässig. Es ist nicht davon auszugehen, dass auf Grundlage dieser ausnahmsweisen Zulässigkeit mehr als sechs Wohnungen errichtet werden. Selbst wenn mehr als sechs (Betriebs-) Wohnungen entstehen sollten, könnte entweder eine Abweichung erteilt oder der Spielplatzbedarf abgelöst werden. Dem Belang kann im Baugenehmigungsverfahren Rechnung getragen werden.

Abstimmung zu Planungen und Maßnahmen des SGA

Die Abstimmung zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt und der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bzgl. Planungen und Maßnahmen des Amts auf dem Gelände des Gleisdreiecks ist kein Gegenstand des Bebauungsplans.

- **Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt**

Verschattung des Westparks

Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt

unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe >= 6°. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt.

Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Daher sind die vom Stadtentwicklungsamt des Bezirks Tempelhof-Schöneberg vermuteten weiteren Folgen gegenstandslos.

- **Telefónica Germany**

Die Stellungnahme 1 steht im Widerspruch zu der letzten Stellungnahme von Telefónica am 12.04.2019, in der sie mitgeteilt, dass ihre Belange nicht betroffen sind.

Die Stellungnahme 2 wird als abschließende Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

SenStadt

14. Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB “.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Mit Schreiben vom 15.01.2021 wurden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die wiederholte öffentliche Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ benachrichtigt. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Von den 65 benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden 11 Anregungen abgegeben.

14.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

- **Eisenbahn-Bundesamt**

Tragfähigkeit des bestehenden S-Bahntunnels

Mit Schreiben vom 28.02.2019 forderte das Eisenbahn-Bundesamt die Beteiligung der DB Netz AG an der weiteren Planung, damit diese prüfen, ob bzw. unter welchen Bedingungen, die oberhalb des Tunnelbauwerkes der Nord-Süd-S-Bahn geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang stehen könne. Diese Forderung des Eisenbahn-Bundesamtes hätte weiterhin Bestand.

Die vorliegende „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“, Stand 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH sei der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Verlegung der Rettungsplatzzufahrten – Erfordernis der Planfeststellung

Für die geplanten Änderungen an den Rettungsplatzzufahrten der Nord-Süd-Fernbahn sei eine planungsrechtliche Zulassung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Das wäre bereits in Anlage 2 der Begründung so dargestellt.

Keine weiteren Bedenken

Im Übrigen bestünden gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Bedenken.

- **Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost**

Nachbarschaftliche Vereinbarung – Duldung sämtlicher Immissionen

Mit der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH (Bauherr) wäre im Rahmen der nachbarschaftlichen Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte vom 14.05.2020 vereinbart worden, dass sämtliche Immissionen aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der künftigen S-Bahn-Linie S 21 von der Bauherrin geduldet werden. Die Bauherrin selbst würde alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Senstag

Schalltechnische Untersuchung

Es würde prognostiziert werden, dass das Verkehrsaufkommen im ÖPNV weiter steigen wird, weshalb die schalltechnische Untersuchung auf Basis aktualisierter Prognosewerte der Zugzahlen fortgeschrieben werden sollte. Weiterhin sollten die Ergebnisse der Untersuchung bei der bautechnischen Konstruktion der Gebäude berücksichtigt werden.

Erschütterungen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Erschütterungen aus dem Betrieb der S 21 sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bau der S 21 wären zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab nicht untersucht wurden. Eine solche Untersuchung sollte spätestens im Baugenehmigungsverfahren vom Bauherrn durchgeführt werden.

Elektrische und magnetische Felder

Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder zum Bebauungsplan VI-140cab vom 12.04.2018 käme zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der S 21 zuverlässig eingehalten werden. Die Deutsche Bahn Netz AG würde demnach bei der Gestaltung und Dimensionierung der elektrischen Anlagen der S 21 das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV nicht berücksichtigen.

- **Deutsche Bahn Netz AG, Region Ost**

3. Bauabschnitt der S 21

Der 3. Bauabschnitt des DB-Projektes S 21 läge im Plangebiet. Es wird daher um Beachtung des Schreibens der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost gebeten.

Nachbarschaftliche Vereinbarung

Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (Bauherrin) und der DB Netz AG wurde eine nachbarschaftliche Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte mit Stand vom 14.05.2020 abgeschlossen.

In diesem Vertrag wäre u.a. vereinbart worden, dass die Bauherrin sämtliche Immissionen (Schall, Erschütterungen, Staub, Funkenflug, sowie das Bestehen von Elektrofeldern) aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der Bestandsstrecken duldet. Weiterhin sei vereinbart, dass die Bauherrin selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen wird, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Lärm- und Erschütterungsbelastung

Es sei mit einer erheblichen Lärm- und Erschütterungsbelastung des Plangebietes durch Schienenverkehr auf angrenzenden Bahnflächen zu rechnen.

Es würden keine Kosten für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen übernommen werden. Es bestünden keine Ansprüche auf Lärm- und/ oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude.

Einhalten von Sicherheitsabständen

Bei Planungs- und Bauvorhaben Dritter in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen müssten zwingend Sicherheitsabstände eingehalten werden.

Rettungsplatzzufahrt

Die Freihaltung einer zusätzlichen Rettungsplatzzufahrt zum Rettungsplatz Süd wird zur Kenntnis genommen. Nach erfolgter Planfeststellung müsse die neue Rettungsplatzzufahrt im Bebauungsplan VI-140cab als Bahnanlage gewidmete Fläche festgesetzt werden.

Senstadt

Grundsätzlich seien die bestehenden Rettungswege und –plätze zu jeder Zeit, auch während der Baumaßnahmen, frei und befahrbar zu halten.

Erschütterungsgutachten

Das Erschütterungsgutachten sei mit den aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 zu überarbeiten. Diese sind bei der Deutschen Bahn DB Netz AG abzufragen.

Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Die Deutsche Bahn sei im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erneut zu beteiligen.

Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG

Unter Berücksichtigung der Anmerkungen stimmt das AIM Netz Berlin der DB Netz AG dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu.

- **Vattenfall Wärme Berlin AG**

Es befindet sich kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG im Plangebiet. Die Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 behalten ihre Gültigkeit.

- **Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Schutz von Telekommunikationsanlagen

Es befinden sich Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet. Diese Anlagen seien bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern. Sofern eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden würde, sei ein Auftrag an Vodafone zu stellen.

Anlagen der Deutschen Bahn AG

Das angefragte Gebiet befinde sich auf Anlagen der Deutschen Bahn AG, die direkt beteiligt werden solle.

14.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Eisenbahn-Bundesamt**

Tragfähigkeit des bestehenden S-Bahntunnels

Der DB Netz AG wurde die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“ der WTM Engineers Berlin GmbH bereits zur Prüfung und Freigabe vorgelegt. Auf Grundlage des Gutachtens wurde am 14.05.2020 eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der Deutschen Bahn DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschlossen.

Darüber wurde das Eisenbahn-Bundesamt informiert. Am 14.04.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass eine ergänzende Bestätigung der Deutschen Bahn DB Netz AG, dass ihr das WTM-Gutachten vorgelegen hat, nicht benötigt wird.

Verlegung der Rettungsplatzzufahrten – Erfordernis der Planfeststellung

In § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird insbesondere geregelt, dass Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn eine Planfeststellung oder Plangenehmigung vorliegen. Die Bestätigung, dass für die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten eine planungsrechtliche Zulassung gemäß § 18 Abs. 1 AEG durch das

SenStadt

Eisenbahn-Bundesamt erforderlich ist, wird zur Kenntnis genommen. Da im Plangebiet im Bestand keine planfestgestellten und zu verlegenden Rettungsplatzzufahrten liegen, sondern nur eine neue Rettungsplatzzufahrt, deren Trasse im Bebauungsplan gesichert wird, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (noch) keine planungsrechtliche Zulassung erforderlich.

Keine weiteren Bedenken

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Eisenbahn-Bundesamt keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

- **Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost**

Nachbarschaftliche Vereinbarung – Duldung sämtlicher Immissionen

Es wird davon ausgegangen, dass die Inhalte aus der nachbarschaftlichen Vereinbarung in der Stellungnahme richtig wiedergegeben werden.

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 28.05.2019 berücksichtigt die bei der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgefragten Prognosewerte der Zugzahlen für 2030. Darüber hinaus gehende Annahmen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt. Auch hier werden die Prognosewerte der Zugzahlen für 2030 verwendet.

Erschütterungen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Der Hinweis zum Baugenehmigungsverfahren wird zur Kenntnis genommen.

Elektrische und magnetische Felder

Die „Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck“ vom 12.04.2018 kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der neu geplanten S-Bahnstrecke S 21 zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

Die Aussage der Deutsche Bahn DB Netz AG, das Minimierungsgebot nicht zu berücksichtigen, wird hier nicht bewertet. Das Minimierungsgebot ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für die S-Bahnstrecke S 21.

- **Deutsche Bahn Netz AG, Region Ost**

3. Bauabschnitt der S 21

Anders als in der Stellungnahme dargestellt, verläuft die Trasse der S 21 nicht durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Die Stellungnahme der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost ist Bestandteil der Abwägung.

Nachbarschaftliche Vereinbarung

Die Ausführungen zu den Inhalten der nachbarschaftlichen Vereinbarung werden zur Kenntnis genommen.

Senat

Lärm- und Erschütterungsbelastung

Zu den Themen Lärm und Erschütterungen wurden Fachgutachten erstellt, die der Deutschen Bahn Netz AG bekannt sind.

Die Ausführung zum Schall- und Erschütterungsschutz wird zur Kenntnis genommen. Die Kostenübernahme für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Einhalten von Sicherheitsabständen

Der allgemeine Hinweis zu Sicherheitsabständen wird zur Kenntnis genommen. Die von der Deutsche Bahn Netz AG geforderten Abstände der geplanten Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom S-Bahntunnel werden eingehalten.

Rettungsplatzzufahrt

Die Aussage der Deutsche Bahn Netz AG ist nicht richtig. Durch die Planfeststellung als übergeordnete Fachplanung wird die Rettungsplatzzufahrt planungsrechtlich festgestellt. Planfestgestellte Flächen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt, sondern gemäß § 9 Abs. 6 BauGB lediglich nachrichtlich übernommen, sofern die Planfeststellung vor Festsetzung des Bebauungsplans erfolgt. Der Hinweis zur uneingeschränkten Befahrbarkeit der Rettungswege und -plätze wird zur Kenntnis genommen.

Erschütterungsgutachten

Das Fachgutachten wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor.

Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Die Beteiligung der Deutschen Bahn im Baugenehmigungsverfahren ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Deutsche Bahn wird im Baugenehmigungsverfahren beteiligt.

Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG

Die Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ basiert auf § 11 der nachbarschaftlichen Vereinbarung:

„§11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab

Die Deutsche Bahn stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab in der Fassung von Februar 2020 (Anlage 1.2) zu. Nach schriftlicher Aufforderung des Bauherrn wird die Deutsche Bahn die Zustimmung gegenüber Dritten, insbesondere Behörden, in der erforderlichen Form wiederholen.“

Die Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen.

- **Vattenfall Wärme Berlin AG**

Die Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 wurden geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Auswertung, Abwägung und Ergebnis der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB“ sowie der Tabelle „Auswertung und Ergebnis von Anregungen der von der Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB“ und hat weiterhin Bestand.

Senstadt

- **Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Schutz von Telekommunikationsanlagen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet liegen. Die ergänzenden Hinweise betreffen die konkretere Planung und werden an den Grundstückseigentümer weitergeleitet.

Anlagen der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG wurde ebenfalls im Verfahren beteiligt.

SenStadt

15. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 7.2 wird gestrichen.
- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
  - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e- 7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*

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

15.1 Begründung der Änderungen

Textliche Festsetzung 7.2

Die textliche Festsetzung 7.2 wird gestrichen. Sie beinhaltet Festsetzungen zum baulichen Schallschutz.

Im Berliner Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017 (BLLB) wurde in Kapitel VI.8 "Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen“ eine Musterfestsetzung (Muster-TF) eingeführt, die an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV anknüpfte. Entsprechend der Empfehlung im schalltechnischen Gutachten und der Musterfestsetzung im Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens sollte im Bebauungsplan eine textliche Festsetzung (TF 8.2) zum baulichen Schallschutz getroffen werden.

Die nunmehr seit August 2020 als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 erreichen gegenüber der zum Zeitpunkt der Erstellung des Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017 (BLLB) maßgeblichen DIN 4109:1989-11 ein auskömmliches und im Vergleich zu der an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV angelehnten Musterfestsetzung 5.13 überwiegend etwas höheres Schutzniveau. Gleichzeitig wird durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 geregelt, dass der Schallschutznachweis im bauaufsichtlichen Verfahren auf Grundlage der im Land Berlin jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu führen ist.

Senstadt

Im Rundschreiben der dafür zuständigen Senatsverwaltung SenStadt Wohn II C Nr. 3/2020 vom 17.09.2020 wird darauf hingewiesen, dass im Bebauungsplan aufgrund dieser aktuellen Sach- und Rechtslage kein Erfordernis mehr besteht, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die bisherige textliche Festsetzung 7.2 daher ersatzlos gestrichen.

Textliche Festsetzung 1.8 (Stand 06.08.2020)

Die bisherige textliche Festsetzung 1.8 (Stand 06.08.2020) wird gestrichen.

Bisher wurde mit der textlichen Festsetzung 1.8 die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter an den Fassaden ausgeschlossen, an denen die Anforderungen an die Mindestbesonnungsdauer entsprechend der DIN 5034-1 und der dazu vorliegenden Rechtsprechung nicht erfüllt ist und damit keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Das Streichen der textlichen Festsetzung 1.8 (Stand 06.08.2020) im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ beruht auf geänderten Grundlagen zur Ermittlung und Bewertung einer ausreichenden Besonnung und Belichtung zum Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie auf einer Änderung der bisherigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (vgl. oben unter Kapitel 3.5.1.3 „Untersuchungsbedarf zur Besonnung und Belichtung“). Im März 2019 wurde die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ veröffentlicht. Diese ersetzt in Teilen die DIN 5034-1. In der DIN EN 17037 werden sowohl die Anforderungen an die Besonnung als auch das Nachweisverfahren konkretisiert. Die überarbeitete Fassung der DIN 5034-1 wurde im August 2021 veröffentlicht. In der überarbeiteten Norm sind die Empfehlungen zur Mindestbesonnung von Wohnungen entfallen, sie ist für die Beurteilung einer ausreichenden Besonnung nicht mehr relevant. Da das bisherige Gutachten „Besonnung und Verschattung“ vom 22.05.2018 vor allem auf den Nachweis einer ausreichenden Besonnung gemäß DIN 5034-1 ausgerichtet war, wurde eine neue Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung[48] erstellt.

Textliche Festsetzung 1.8 (Stand August 2022)

Es wird eine neue textliche Festsetzung 1.8 ergänzt.

Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann, vgl. Kapitel A III 3.5.1.3 „Untersuchungsbedarf zur Besonnung und Belichtung“ bis Kapitel A III 3.5.1.6 „Prüfschritt E - Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung“. Zur Bewältigung des festgestellten Konflikts gibt das Gutachterbüro die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

[48] Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

Dieser Empfehlung wird entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) folgende tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke

Damit werden auch für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der Festsetzung. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Zur Regelung wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 1.8:

Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.

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

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist.

15.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Senstadt

16. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 12.08.2022 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der von der Änderung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 11.08.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 02.09.2022.

Insgesamt wurden drei Behörden beteiligt.

16.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

- **Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht**

Stellungnahme

1) Überlagerung von Abstandsflächen:

Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird die Überlagerung der Abstandsflächen bei Wegfall des Sockelgeschosses als unzulässig betrachtet. Hier sei keine Begründung erkennbar, die eine Zustimmung seitens des BWA ermöglichen könnte. Alleine das Vorhandensein einer „sehr geringen Überschneidung“ sei aus Sicht der Bauaufsicht nicht ausreichend.

2) Streichung der textlichen Festsetzung der TF 1.8 und die Formulierung der TF 1.8 neu

Der Fachbereich Bauaufsicht kann nicht nachvollziehen, warum im Fall einer gemäß Besonnungs- und Belichtungsgutachten unzureichenden Besonnung oder Belichtung nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll. Hierdurch wären ggfs. zukünftige Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren zu erwarten.

- **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Für das Umwelt- und Naturschutzamt ergeben sich keine weiteren Erfordernisse der Vorlage weiterer Unterlagen bzw. Prüfungen im Planverfahren VI-140cab.

- **Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt I C 3 (Immissionsschutz)**

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt I C 3 (Immissionsschutz) hat bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise.

Senstadt

16.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht**

Zu 1)

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln überlagern sich bei Wegfall des Sockelgeschoßes die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7. Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird diese Überlagerung als unzulässig betrachtet.

Diese Betrachtung bezieht sich auf eine fiktive Situation. Denn für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Daraus ergeben sich teilweise geringere Abstandsflächen, d.h. die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7 würden sich nicht überlagern. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit einer Festsetzung zur Höhe der baulichen Anlagen) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Unabhängig davon wird das Sockelgeschoss bei der Realisierung nicht wegfallen. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen. Diese Regelung wird in der Begründung im Kapitel 3.5.1.2 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen unter „‚Fiktive‘ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe“ ergänzt.

Zu 2)

Die neue textliche Festsetzung 1.8 beruht auf dem Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ vom 06.05.2022. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann. Zur Bewältigung des festgestellten Konflikts gibt das Gutachterbüro die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tages- lichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

Dieser Empfehlung wird im Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung 1.8 entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Damit werden auch für

die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der textlichen Festsetzung 1.8. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist.

Für den Fachbereich Bauaufsicht ist nicht nachvollziehbar, warum in diesem Fall nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll.

In Ergänzung zu den Ausführungen am Anfang sind folgende Gründe zu benennen:

1. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Das Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ist nicht ausreichend, um Nutzungen auszuschließen, aber gibt den Hinweis, wo nach Vorliegen einer konkreten Planung geprüft und nachgewiesen werden muss, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen.
2. Zur Prüfung werden insbesondere die Grundrisse, die Kubatur des Raumes, die Größe der Fensteröffnung und die Wanddicke benötigt. Diese liegen für einen Angebots-Bebauungsplan nicht vor. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde mit plausiblen Angaben gearbeitet, um das Thema zu prüfen und die Machbarkeit zu belegen. Der für eine finale Prüfung erforderliche Stand der Planung ist erst zum Baugenehmigungsverfahren erreicht.
3. Es liegt keine „Unzulässigkeit“ der benannten Nutzungen vor, wie es in der Stellungnahme der Bauaufsicht dargestellt wird, sondern das Erfordernis einer genauen Prüfung auf Grundlage einer konkreten Planung. Zur Sicherstellung, dass diese Prüfung erfolgt, wird festgesetzt, dass die relevanten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig sind. Um die Zulässigkeit zu erhalten, sind die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Insbesondere bei ausreichend großen Fensteröffnungen und entsprechend (geringen) Raumtiefen lassen sich auch tageslichtsensible Nutzungen umsetzen.
4. Zur Zulässigkeit von Betriebswohnungen: Eine Wohnung ist gemäß DIN EN 17037 zulässig, wenn für mindestens einen Wohnraum die Mindestbesonnungsdauer eingehalten wird. Bezogen auf die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann Wohnen an den Nordfassaden zulässig sein, wenn ein weiterer Raum der Wohnung z.B. zur Westfassade ausgerichtet ist und dort die Mindestbesonnungsdauer gegeben ist. Auch das lässt sich erst im Baugenehmigungsverfahren prüfen.

Mit der Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen sowie tageslichtsensibler Nutzungen ist der Besonnungs- und Belichtungskonflikt im Bebauungsplan in ausreichendem Umfang geregelt. Um die Nutzungen, die nur ausnahmsweise zulässig sind, aufnehmen zu dürfen, muss die Projektträgerin im Baugenehmigungsverfahren gesunde

Sensitiv

Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachweisen. Es sind keine zukünftigen Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren erkennbar.

- **Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Erfordernisse sieht.

- **Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt I C (Immissionsschutz)**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz) bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise hat.

16.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Die Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Bis auf die Bau- und Wohnungsaufsicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hatten die erneut beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange keine weiteren Anmerkungen oder Hinweise zu den hier gegenständlichen geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung. Im Ergebnis sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

SenStadt

17. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 12.08.2022 wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung betroffenen Öffentlichkeit zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 11.08.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 02.09.2022.

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

17.1 Inhalt der Stellungnahme

Im Wesentlichen hatte die Stellungnahme folgenden Inhalt:

- **Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)**

Die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. hat keine Einwände gegen den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

17.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangene Stellungnahme wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. keine Einwände gegen die geänderten Teile des Bebauungsplans und seiner Begründung hat.

17.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

SenStadt

18. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren

Nach den erneuten eingeschränkten Beteiligungen kam es Ende August 2022 zu einer weiteren geänderten Sach- und Rechtslage, die eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 zur Luftreinhaltung erforderlich macht.

Die bisherige Festsetzung 8.1 lautet:

"Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind."

Die geänderte textliche Festsetzung 7.1 lautet:

„Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.“

18.1 Begründung der Änderung

Die bisherige textliche Festsetzung 7.1 entspricht der Musterfestsetzung zur Luftreinhaltung von 2017, die durch Rundschreiben SenSBW I C Nr. 4/2022 vom 31. August 2022 geändert wurde. Im Rundschreiben wird ausgeführt, dass die bisherige Formulierung der Festsetzung zunehmend zu Irritationen bei den für die Bauleitplanung in der Praxis zuständigen Abteilungen bzw. Behörden geführt hat. Es wird darauf verwiesen, dass der Wortlaut „Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen …“ darauf schließen lasse, dass Erdgas und Erdöl bei der Erzeugung von Wärme bevorzugt zur Anwendung kommen sollen.

Die Festsetzung kommt regelmäßig in Gebieten, welche im Flächennutzungsplan als Vorranggebiete für die Luftreinhaltung dargestellt sind, zur Anwendung. Mit der Darstellung des Vorranggebiets Luftreinhaltung werden räumliche Prioritäten für die Einschränkung von Emissionen der Verursachergruppen Hausbrand und Industrie gesetzt. Die Darstellung erfolgt auf der Grundlage des § 5 Abs. 2 Nr. 6 BauGB. Erforderliche Maßnahmen sind gemäß AV FNP u.a. durch Festsetzungen in Bebauungsplänen zu treffen.

Ziel der Festsetzung ist somit nicht die Bevorzugung von Erdgas oder Heizöl als Brennstoff gegenüber erneuerbaren Energien bzw. alternativen Formen der Wärmegewinnung, sondern die Einschränkung von Emissionen und der damit verbundenen Feinstaubbelastung. Der Wortlaut der Musterfestsetzung wird daher im Sinne der Klarstellung und besseren Nachvollziehbarkeit angepasst.

Den Ausführungen im Rundschreiben SenSBW I C Nr. 04/2022 wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 entsprochen.

Senstadt

18.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Im Rundschreiben SenSBW I C Nr. 4/2022 wird darauf hingewiesen, dass die neue Festsetzung zur Luftreinhaltung mit dem Referat Immissionsschutz der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz abgestimmt ist. Weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind von der Änderung der Planung nicht betroffen. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Frist zur Stellungnahme wird verkürzt.

SenStadt

19. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 20.10.2022 wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung betroffenen Öffentlichkeit zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 20.10.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 28.10.2022.

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

19.1 Inhalt der Stellungnahme

Im Wesentlichen hatte die Stellungnahme folgenden Inhalt:

- **Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)**

Die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. hat keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.1.

19.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangene Stellungnahme wurde ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 hat.

19.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

20. Übernahme des Verfahrens durch die Senatsverwaltung

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat im Januar 2024 beschlossen, das Bebauungsplanverfahren nicht weiterzuführen. Um die fortgeschrittene Planung zu sichern, ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen im Mai 2024 in das Bebauungsplanverfahren auf Grundlage von § 7 Abs. 1 Satz 4 AGBauGB eingetreten.

21. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren

Anfang Dezember 2024 kam es zu einer weiteren geänderten Sach- und Rechtslage, die eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.2 zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen erforderlich machte.

Die bisherige Festsetzung 8.2 lautet:

„In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu

SenStadt

erhalten."

Die geänderte textliche Festsetzung 8.2 lautet:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch *mit Bodenanschluss* anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

21.1 Begründung der Änderung

Die bisherige textliche Festsetzung 8.2 sichert gärtnerische Anlagen auf einer Fläche von 272 m². Ein Bodenanschluss, von dem die Abwägung ausgeht, ist damit nicht gesichert.

Ziel der Festsetzung ist somit planungsrechtlich abzusichern, dass auf einer Fläche von mindestens 272 m² ein Bodenanschluss hergestellt wird, so dass auf dieser Fläche die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen erhalten bleiben.

21.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen einzuholen. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind von der Änderung der Planung nicht betroffen. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB auf die von der Ergänzung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Frist zur Stellungnahme wird verkürzt.

22. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2024 wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung betroffenen Öffentlichkeit zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ – Ergänzung der textlichen Festsetzung 9.2 (nunmehr Nummer 8.2) eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 3. Januar 2025.

Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

22.1 Inhalt der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatte die Stellungnahme folgenden Inhalt:

- **Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)**

Die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. hat keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.2.

22.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangene Stellungnahme vom 20. Dezember 2024 wurde ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

- **Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.2 hat.

22.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

23. Festsetzung

Die öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden.

Der Senat hat am 1. Juli 2025 beschlossen, den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen mit Senatsvorlage Nr. S-2138/2025 vorgelegten Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab vom 3. März 2025 dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vorzulegen.

Zwischenzeitlich wurde am 15. Juli 2025 die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen eingebrachte Senatsvorlage Nr. S-2061/2025 über die Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AGBauGB für das Gebiet „Urbane Mitte am Park am Gleisdreieck“ vom Senat beschlossen.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung vom 26. Februar 2026 dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab vom 3. März 2025 zugestimmt.

SenStadt

VI. Textliche Festsetzungen

1 Art der baulichen Nutzung

TF 1.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss zulässig, großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 1 und Abs. 9 BauNVO)

TF 1.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)

TF 1.3 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)

TF 1.4 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die in § 7 Abs. 2 Nr. 5 Baunutzungsverordnung genannte Nutzung nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO)

TF 1.5 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

TF 1.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO)

TF 1.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

TF 1.8 Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und
im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8
und 9 BauNVO)

2 Maß der baulichen Nutzung

TF 2.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)

SenStadt

TF 2.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)

TF 2.3 Im Kerngebiet MK 6 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)

TF 2.4 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung, Ansaug- und Abluftrohre sowie Antennen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)

TF 2.5 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird als zulässige Grundfläche die in der Hauptzeichnung und in der Nebenzeichnung 1 festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 1 BauNVO)

TF 2.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 5 BauNVO und § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)

TF 2.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von baulichen Anlagen, die gemäß textlicher Festsetzung 3.1 zulässig sind, ausnahmsweise überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 6 BauNVO)

TF 2.8 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO)

3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

TF 3.1 Im Kerngebiet MK 6 an der Fassade 6f-6g und im Kerngebiet MK 7 an den Fassaden 7c-7d und 7d-7e kann zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände ein Vortreten von stützenfreien bis zu 6 m breiten Vordächern bis zu 3 m vor die Baugrenze ausnahmsweise zugelassen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO)

Senstadt

4 Flächen für Nebenanlagen

TF 4.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO)

TF 4.2 Zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie entlang der Linie zwischen den Punkten a-b-c-d-e sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 14 Abs. 1 BauNVO)

5 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

TF 5.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 BauNVO)

6 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

TF 6.1 Die Fläche A-B-C-D-E-F-G-H-I-J-K-L-M-N-O-P-Q-R-S-T-U-V-W-X-A ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit, die Fläche A-B-C-W-X-A ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin zu belasten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

TF 6.2 Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

7 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

TF 7.1 Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB)

TF 7.2 Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

8 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

TF 8.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

Senstadt

TF 8.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche mit Bodenanschluss gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 8.3 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 130 m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 8.4 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

9 Gestaltungsfestsetzungen

TF 9.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Dächer als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dächer der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB)

TF 9.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 dürfen die obersten Geschosse nicht gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt werden.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB)

VII. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Planfeststellung

Im Plangebiet liegen unterirdische gewidmete Bahnanlagen (S-Bahntunnel S1, S2, S25). Die Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt.

Einteilung der Straßenverkehrsfläche

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Außerkrafttreten des bestehenden Planungsrechts

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

Städtebaulicher Vertrag

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein städtebaulicher Vertrag.

Senstadt

B Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch 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

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999, das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 285) geändert worden ist

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786),

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.

Hinweis zur Baunutzungsverordnung:

Die Baunutzungsverordnung wurde mit dem Baulandmobilisierungsgesetz, d.h. durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802), geändert. Die neue Fassung enthält folgende Überleitungsvorschrift:

§ 25e Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland

Ist der Entwurf eines Bauleitplans vor dem 23. Juni 2021 nach § 3 Absatz 2 des Baugesetzbuchs oder nach dem Planungssicherstellungsgesetz öffentlich ausgelegt worden, ist auf ihn diese Verordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden. …

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 das erste Mal öffentlich ausgelegen und von daher ist hier die Baunutzungsverordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden.

Die Baunutzungsverordnung wurde durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6) erneut geändert. § 25e BauNVO gilt weiterhin.

Berlin, den 7. April 2026

Christian G a e b l e r

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Senstadt

ANLAGEN

Anlage 1 – Abstandsflächenpläne

Zu dem Bebauungsplan gehören drei Abstandsflächenpläne[49], die gemeinsam mit der Planzeichnung und dem Plan mit dem Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten (Anlage 2) der Begründung beigefügt werden.

Nr.	Plantitel	Themen
1.1	Abstandsflächenplan - Grenzüberschreitung	• Abstandsflächenüberschreitung auf öffentlichen Verkehrs-, bzw. Grünflächen • Abstandsflächenüberschreitung über Grenze
1.2	Abstandsflächenplan - Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes	• Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg • Abstandsflächenüberschreitung kein Eckprivileg • Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg, Grenzüberschreitung • Abstandsflächenüberschreitung fiktiv
1.3	Abstandsflächenplan - Überdeckung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand	• Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf eigenem Grundstück • Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf fremdem Grundstück (ohne Widmung Verkehrs-/ Grünfläche)

SenStadt

[49] Abstandsflächenpläne, Zech-Ruth-Blasius (ÖbVI), 04.01.2023

Anlage 2 – Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn

Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn

1.1 Anlass / Erforderlichkeit

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde, liegen Rettungsplatzzufahrten und ein Rettungsplatz der Deutschen Bahn. Sie sind Teil der Planfeststellung für die Fernbahn (Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin vom 12. September 1995) und dienen der Erschließung bei einem Brand- und Katastrophenfall im Eisenbahntunnel. Über die Rettungsplatzzufahrten werden die Rettungsplätze Mitte (außerhalb der ‚Urbanen Mitte‘ im Park am Gleisdreieck - Westpark gelegen) und Süd (westlich von Kerngebiet MK 6 im Bebauungsplan VI-140caa gelegen) erschlossen.

Das städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' überplant einen Großteil der planfestgestellten Rettungsplatzzufahrten. Vor Festsetzung der städtebaulichen Planung im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) müssen die bestehenden überplanten Rettungsplatzzufahrten zunächst planungsrechtlich verlegt werden. Dazu ist eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Welches genaue Verfahren dabei anzuwenden ist, ist eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts. Ergänzend muss das Fahrrecht für die Deutsche Bahn über eine Dienstbarkeit gesichert werden. Der im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegende Rettungsplatz Süd wird weder in Lage noch Umfang verändert.

1.2 Konzept

Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten beruht auf dem Erfordernis, bestehende Trassen in die Freiräume der ‘Urbanen Mitte’ zu verlagern unter Berücksichtigung der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts.

1.2.1 Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts

In der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts werden unter Punkt 2.6 Rettungsplätze und -zufahrten folgende für die Neukonzeption der Rettungsplatzzufahrten relevanten Anforderungen benannt:

- *Zufahrten und Rettungsplätze müssen*
  - *planfestgestellt,*
  - *dinglich gesichert und*
  - *in eine straßenverkehrsrechtliche Zugangsregelung einbezogen werden.*
- *Zu- und Abfahrt zu einem Rettungsplatz sind getrennt zu führen.*
- *Ist dies in Ausnahmefällen nicht möglich, ist ein Begegnungsverkehr mit Kraftfahrzeugen mit 2,50 m Breite zu gewährleisten.*
- *Bei Begegnungsverkehr mit Ausweichstellen sind diese derart anzuordnen, dass ein Sichtkontakt zwischen den Ausweichstellen gewährleistet ist.*

Senstadt

- *Bei Anbindung von Rettungsplätzen über Stichstraßen müssen die Rettungsplätze für das Wenden von Kraftfahrzeugen geeignet sein.*
- *Zufahrten müssen nach DIN 14090 ausreichend befestigt sein und in der Geraden eine Breite von mindestens 3,0 m aufweisen. Krümmungen sind angemessen zu verbreitern.*

Diese Anforderungen wurden bei dem Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten berücksichtigt.

1.2.2 Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten

Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Mitte

Grundsätzlich bleibt die kombinierte Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Mitte in dem Bereich bestehen, in dem sie sich heute auch befindet, d.h. sie verläuft von der Schöneberger / Luckenwalder Straße zum bestehenden Anschlusspunkt in den Park am Gleisdreieck. Da im städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in der bestehenden Trasse die Tiefgaragenzufahrten geplant sind, soll die neue Trasse weiter nach Süden an den Baukörper im Kerngebiet MK 1 herangerückt werden. Die geplante Rettungsplatzzu- und -abfahrt soll eine Breite von 6 m erhalten.

Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd

Der Rettungsplatz Süd wird im Bestand ebenfalls über eine kombinierte Zu- und Abfahrt von der Schöneberger / Luckenwalder Straße erschlossen. Diese Trasse soll größtenteils überbaut und daher verlegt werden. Als Ersatz sind zwei neue Trassen vorgesehen:

- Rettungsplatzzufahrt in 4 m Breite über die geplante sogenannte Hofpromenade (Nord-Süd-Achse zwischen geplantem S-Bahnviadukt und bestehendem U-Bahnviadukt) bis zum Radfernweg und von dort zum Rettungsplatz Süd mit Abfahrt über die verlängerte Trebbiner Straße (oder in umgekehrte Richtung)
- Rettungsplatzzu- und -abfahrt in 6 m Breite über die verlängerte Trebbiner Straße und Verschwenk nördlich von Turm 6 (MK 6) bis zum Rettungsplatz Süd

Bei der Neutrassierung wurden erforderliche Aufweitungen in den Kurvenbereichen berücksichtigt.

Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten ist im Plan "Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB" dargestellt, der dieser Begründung beigefügt ist.

Im ersten Halbjahr 2022 wurde das Konzept mit geringfügigen Anpassungen detaillierter ausgearbeitet und die Genehmigungsplanung zur Beantragung beim Eisenbahn-Bundesamt erstellt.

1.2.3 Sicherung der Erschließung der Rettungsplätze während der Bauphase

Die Erschließung der Rettungsplätze muss auch während der Bauphase jederzeit gewährleistet werden. Folgender Bauablauf ist geplant:

1. Es ist vorgesehen, zunächst den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festzusetzen und die südlichen Baufelder 6 (MK 6) und 7 (MK 7) zu realisieren. Während dieser Zeit bleiben die Rettungsplatzzufahrten in der bestehenden Form erhalten.
2. Nach Fertigstellung der Bebauung in den Baufeldern 6 (MK 6) und 7 (MK 7) wird die private Trebbiner Straße mit 6 m Fahrbahnbreite abschließend hergestellt. Von diesem Zeitpunkt an wird der Rettungsplatz Süd über die Trebbiner Straße erschlossen.
3. Nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) werden schrittweise die Baufelder 1 (MK 1) bis 5 (MK 5) entwickelt. Während des Baus wird der

SenStadt

Rettungsplatz Mitte über die bestehende Rettungsplatzzufahrt erschlossen, der Rettungsplatz Süd über die Trebbiner Straße.

4. Nach Fertigstellung der Bebauung in den Baufeldern 1 (MK 1) bis 5 (MK 5) wird die sogenannte Hofpromenade abschließend hergestellt. Von diesem Zeitpunkt an kann die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd auch über die Hofpromade und die Abfahrt über die Trebbiner Straße erfolgen (oder umgekehrt).

Bei diesem Bauablauf sind die Rettungsplätze auch während der Bauphase der ‚Urbanen Mitte‘ jederzeit erschlossen.

1.2.4 Abstimmung / Prüfung und planungsrechtliche Sicherung

Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten wurde mit der Feuerwehr (Berliner Feuerwehr, Direktion West, FB 1, Sachgebiet Verkehrsanlagen) abgestimmt.

Die Genehmigungsplanung zur Beantragung der Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten wurde im ersten Halbjahr 2022 von einem externen Ingenieurbüro erstellt und danach bei der Deutschen Bahn geprüft. Am 02.02.2023 hat die Deutsche Bahn die Antragsunterlagen zur 34. Planänderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Das Eisenbahn-Bundesamt legt das Verfahren für die Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten fest und führt das Verfahren (z.B. ein Plangenehmigungsverfahren) durch.

Mit Planänderungsbescheid zur 34. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.09.1995, Az. 1031.1021 Pap/43 für das Vorhaben „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin” des EBA vom 10.01.2024 wurden die Rettungsplatzzufahrten im Bereich des Gleisdreiecks antragsgemäß geändert. Unter nachrichtlicher Übernahme wird auf die planfestgestellte Fläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hingewiesen.

Nach Planfeststellung sind die neuen Trassen zusätzlich über Dienstbarkeiten zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

Die planfestgestellten Trassen werden nachrichtlich auch in den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) übernommen.

1.2.5 Inhaltliche Verknüpfung mit den Bebauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

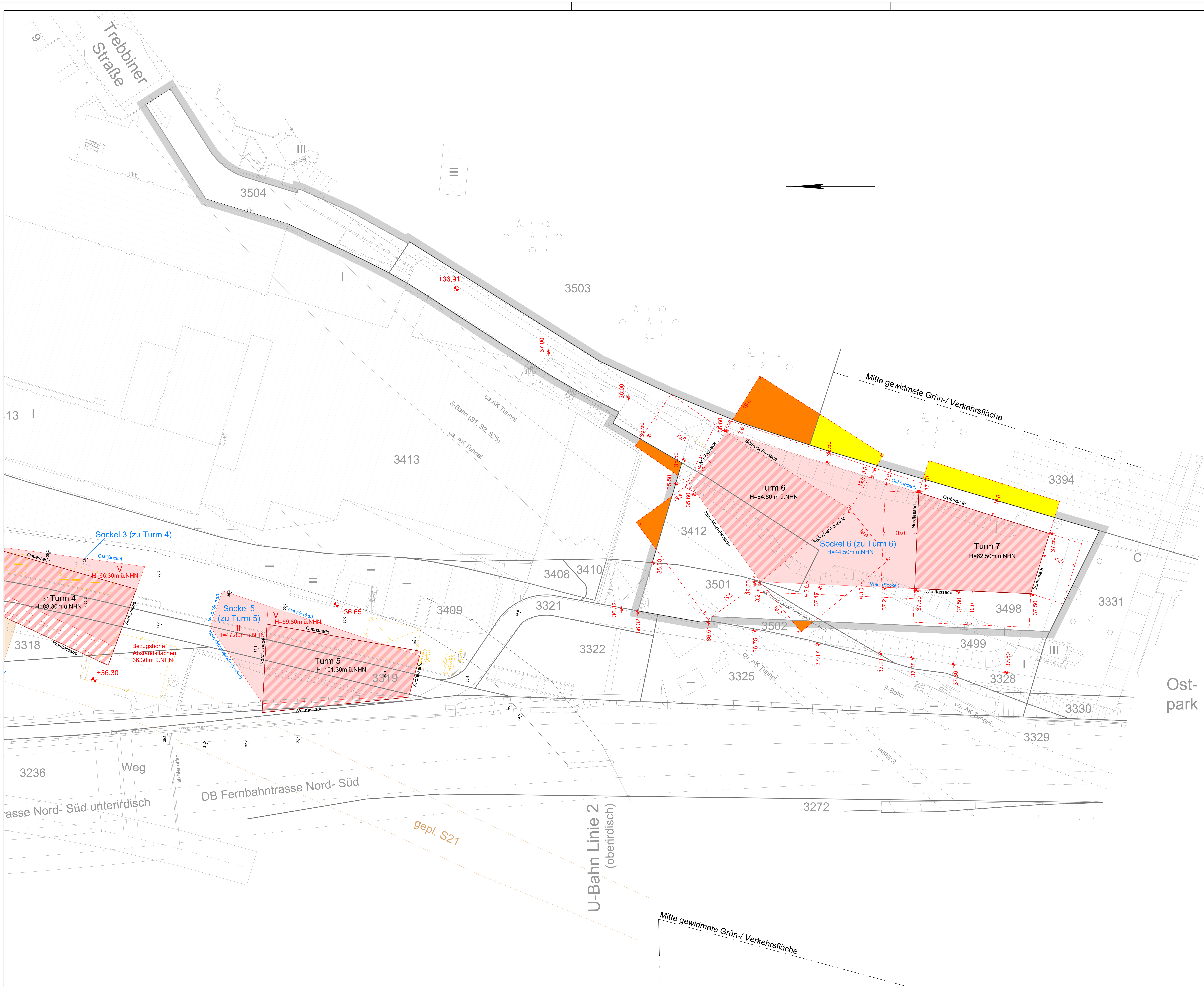
Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen keine planfestgestellten Rettungsplatzzufahrten. Allerdings soll hier in einem vom Bebauungsplan völlig losgelösten eigenen Verfahren eine neue Rettungsplatzzu- und -abfahrt planfestgestellt werden. Es ist vorgesehen, insbesondere auf der verlängerten Trebbiner Straße Verkehre zu bündeln. Über die Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche und in Verlängerung eines festzusetzenden Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit wird die geplante Trasse für die Rettungsplatzzufahrt von Bebauung freigehalten und die Voraussetzungen für die Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrt geschaffen. Da im Plangebiet im Bestand keine planfestgestellten und zu verlegenden Rettungsplatzzufahrten liegen, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten zur Änderung der bestehenden Planfeststellung erforderlich.

Voraussetzung für die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)

Die Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist eine

Voraussetzung für die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), die auf den bestehenden planfestgestellten Rettungsplatzzufahrten liegen.

SenStadt



Legende

+35,55	geplante Geländehöhe
	Abstandsflächenbegrenzung Bestand
	Abstandsflächenbegrenzung Planung
	Vorhandene Bebauung
	Geplante Bebauung - geschlossener Viaduktabschnitt S21
	Geplante Bebauung - mehrgeschossig (2-5 Geschosse)
	Geplante Bebauung - Turm (mehr als 5 Geschosse)
	Abstandsflächenüberschreitung auf öffentliche Verkehrs-, bzw. Grünfläche
	Abstandsflächenüberschreitung über Grenze

Datengrundlage: ALKIS, Stand: 25.07.2016, Turm 6+7 : Pläne von Ortner & Ortner, erhalten am 30.08.2019
Höhenplanung gemäß 190830_UMB_FREIRAUM_HOEHENKONZEPT.dwg, Stand: 30.08.2019

Lagesystem: Soldner Berlin Landeskoordinaten (Netz 88) Höhensystem: DHHN2016

Index	Datum	Eintragungen	bearbeitet	geprüft
i				
h				
g				
f				
e	04.01.23	Abstandsfläche Turm 6 nach nord-west von 19.0 auf 19.6 korrigiert	v.Werner	Katschinski
d	10.01.20	Änderungen Layout nach Vorgaben aus Mail Fr.Schellin vom 9.1.2020, Grenzüberschreitung Flurst.3502 ergänzt	v.Werner	
c	10.09.19	Änderung Kubatur BT 6 (west) und Abstandsflächen	v.Werner	
b	02.07.19	Änderung Proj.höhe und gepl. Höhen, Anpassung Abstandsflächen	v.Werner	Storch
a	09.01.19	Teilungen (neue Flustücke 3498-3505) eingetragen	v.Werner	
ohne	10.10.18	Planerstellung aus Plan AB-01i	v.Werner	Winkelmann

Abstandsflächenplan - Grenzüberschreitung

für das Grundstück / Bauvorhaben

Luckenwalder Straße - Urbane Mitte
Im Bereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab

Zech · Ruth · Blasius
Ziekowstraße 141
13509 Berlin
T. 030/4 38 05-0
F. 030/4 38 05-150
info@zrb-vermessung.de
www.zrb-vermessung.de
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure

Angefertigt nach amtlichen Unterlagen und örtlicher Messung. Die Richtigkeit der Planinhalte und die Übereinstimmung mit der Örtlichkeit zum Zeitpunkt der Planerstellung wird bescheinigt.

Berlin, den

Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

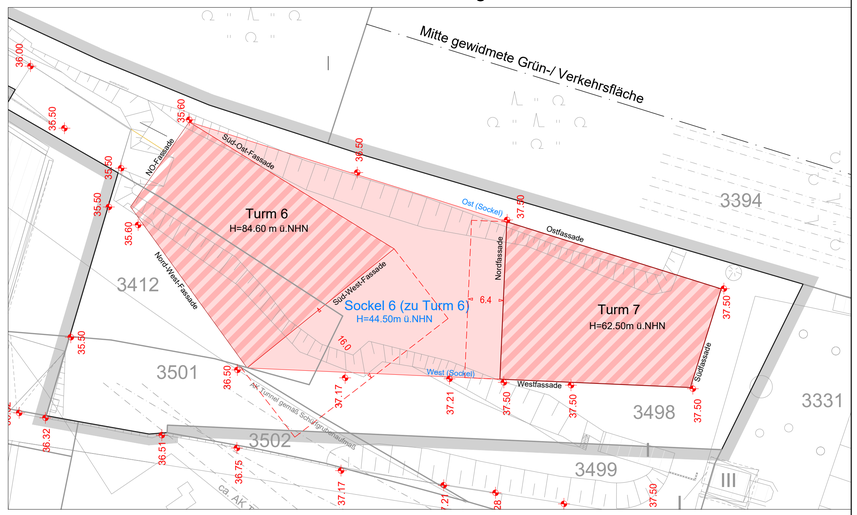
- Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigungen verboten -

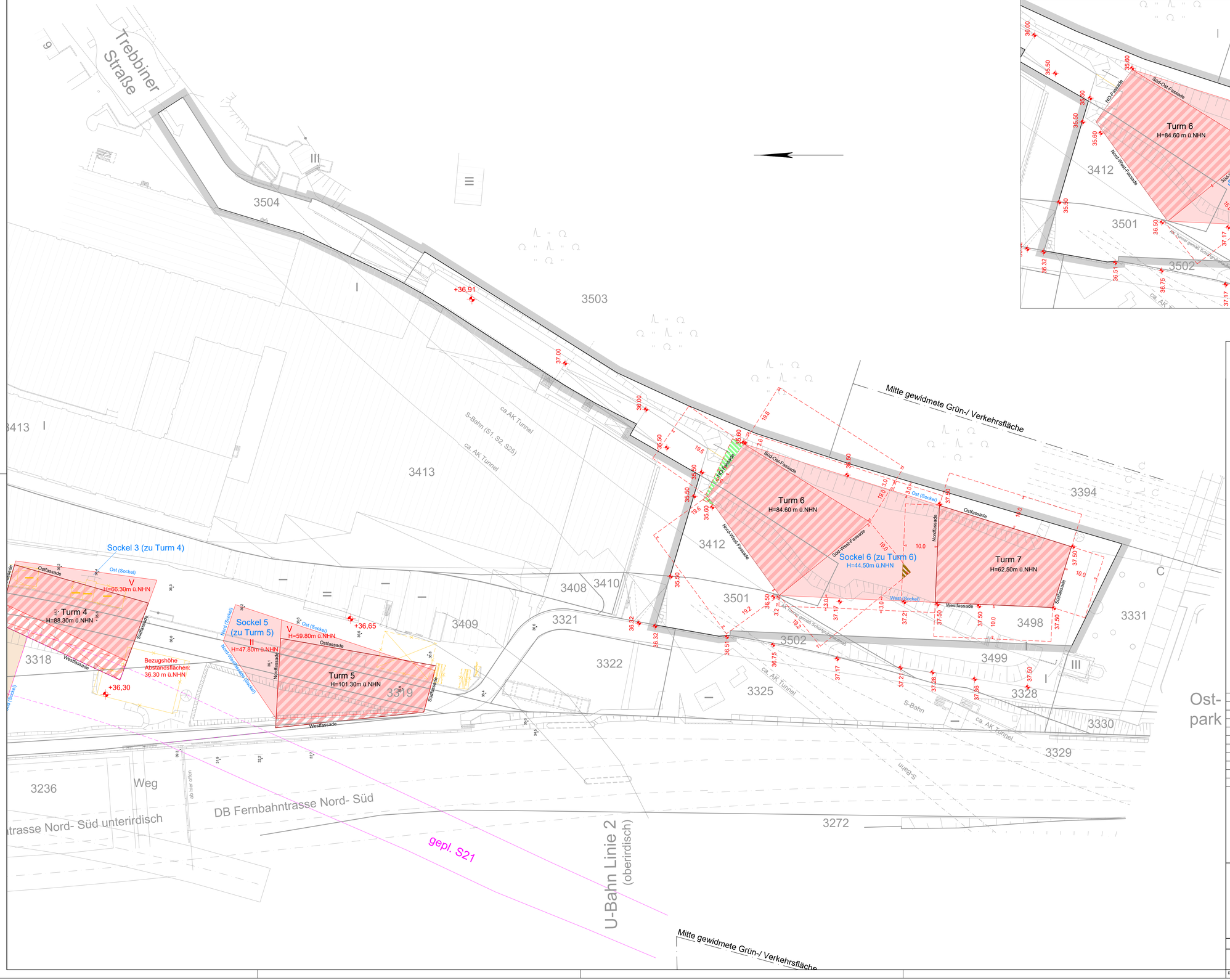
Plan-Nr.:	Projekt-Nr.	Serie	Blatt	Index	Plangröße	Maßstab
	171-16	AB	02.01	e	97x59	1:500

0 2 4 6 8 10 25m

Dateiname: Z:\Auftrag\16\101-200\171 Urbane Mitte\ACAD\AB-02e(süd).dwg Layoutname: 02.01 Grenzüberschreitung

Abstandsflächen in Bezug auf das Sockelniveau: 44.50m ü.NHN





Legende

- Abstandsflächenbegrenzung Bestand
- Abstandsflächenbegrenzung Planung
- Mitte gewidmete Grün-/ Verkehrsflächen
- +35,55 geplante Geländehöhe
- Vorhandene Bebauung
- Geplante Bebauung - geschlossener Viaduktabschnitt S21
- Geplante Bebauung - mehrgeschossig (2-5 Geschosse)
- Geplante Bebauung - Turm (mehr als 5 Geschosse)
- Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg
- Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg, Grenzüberschreitung
- Abstandsflächenüberschreitung kein Eckprivileg
- Abstandsflächenüberschreitung fiktiv

Datengrundlage: ALKIS, Stand: 25.07.2016, Turm 6+7 : Pläne von Ortner & Ortner, erhalten am 30.08.2019
Höhenplanung gemäß 190830_UMB_FREIRAUM_HOEHENKONZEPT.dwg, Stand: 30.08.2019

Lagesystem: Soldner Berlin Landeskoordinaten (Netz 88) Höhensystem: DHHN2016

Index	Datum	Eintragungen	bearbeitet	geprüft
i				
h				
g				
f				
e	04.01.23	Abstandsfläche Turm 6 nach nord-west von 19.0 auf 19.6 korrigiert	v.Werner	Katschinski
d	10.01.20	Änderungen Layout nach Vorgaben aus Mail Fr.Schellin vom 9.1.2020	v.Werner	
c	10.09.19	Änderung Kubatur BT 6 (west) und Abstandsflächen	v.Werner	
b	02.07.19	Änderung Proj.höhe und gepl. Höhen, Anpassung Abstandsflächen	v.Werner	Storch
a	09.01.19	Teilungen (neue Flustücke 3498-3505) eingetragen	v.Werner	
ohne	10.10.18	Planerstellung aus Plan AB-01i	v.Werner	Winkelmann

Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes

für das Grundstück / Bauvorhaben

Luckenwalder Straße - Urbane Mitte

Im Bereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab

Zech · Ruth · Blasius
Ziekowstraße 141
13509 Berlin
T. 030/4 38 05-0
F. 030/4 38 05-150
Info@zrb-vermessung.de
www.zrb-vermessung.de
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure

Angefertigt nach amtlichen Unterlagen und örtlicher Messung. Die Richtigkeit der Planinhalte und die Übereinstimmung mit der Örtlichkeit zum Zeitpunkt der Planerstellung wird bescheinigt.

Berlin, den

Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

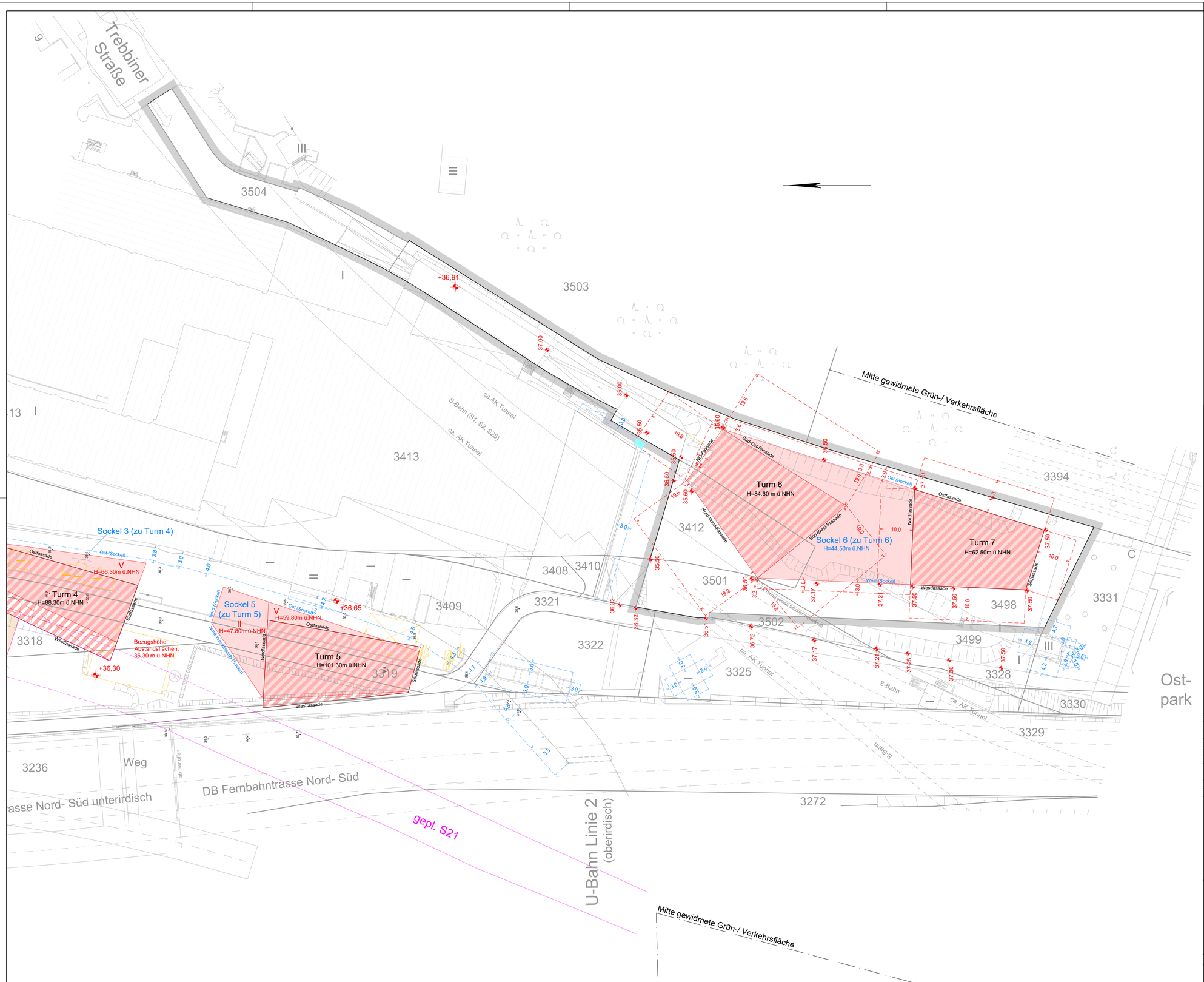
- Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigungen verboten -

Projekt-Nr.	Serie	Blatt	Index	Plangröße	Maßstab
171-16	AB	02.02	e	144x60	1:500

Plan-Nr.:

0 2 4 6 8 10 25m

Dateiname: Z:\Auftrag\16\101-200\171 Urbane Mitte\ACAD\AB-02e(a0d).dwg Layoutname: 02.02 Abstand-Projekt



Legende

- Abstandsflächenbegrenzung Bestand
- Abstandsflächenbegrenzung Planung
- Mitte gewidmete Grün-/ Verkehrsflächen
- +35,55 geplante Geländehöhe
- Vorhandene Bebauung
- Geplante Bebauung - geschlossener Viaduktabschnitt S21
- Geplante Bebauung - mehrgeschossig (2-5 Geschosse)
- Geplante Bebauung - Turm (mehr als 5 Geschosse)
- Abstandsflächenüberschreitung - Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf fremden Grundstück (ohne Widmung Verkehrs-/ Grünfläche)

Datengrundlage: ALKIS, Stand: 25.07.2016, Turm 6+7 : Pläne von Ortner & Ortner, erhalten am 30.08.2019
Höhenplanung gemäß 190830_UMB_FREIRAUM_HOEHENKONZEPT.dwg, Stand: 30.08.2019
Lagesystem: Soldner Berlin Landeskoordinaten (Netz 88) Höhensystem: DHHN2016

Index	Datum	Eintragungen	bearbeitet	geprüft
i				
h				
g				
f				
e	04.01.23	Abstandsfläche Turm 6 nach nord-west von 19.0 auf 19.6 korrigiert	v.Werner	Katschinski
d	10.01.20	Änderungen Layout nach Vorgaben aus Mail Fr.Schellin vom 9.1.2020	v.Werner	
c	10.09.19	Änderung Kubatur BT 6 (west) und Abstandsflächen	v.Werner	
b	02.07.19	Änderung Proj.höhe und gepl. Höhen, Anpassung Abstandsflächen	v.Werner	Storch
a	09.01.19	Teilungen (neue Flustücke 3498-3505) eingetragen	v.Werner	
ohne	10.10.18	Planerstellung aus Plan AB-01i	v.Werner	Winkelmann

Überdeckung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand

für das Grundstück / Bauvorhaben

Luckenwalder Straße - Urbane Mitte

Im Bereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab

Zech · Ruth · Blasius
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure
Ziekowstraße 141
13509 Berlin
T. 030/4 38 05-0
F. 030/4 38 05-150
Info@zrb-vermessung.de
www.zrb-vermessung.de

Angefertigt nach amtlichen Unterlagen und örtlicher Messung.
Die Richtigkeit der Planinhalte und die Übereinstimmung mit der Örtlichkeit zum Zeitpunkt der Planerstellung wird bescheinigt.

Berlin, den

Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

- Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigungen verboten -

Projekt-Nr.	Serie	Blatt	Index	Plangröße	Maßstab
Plan-Nr.: 171-16	AB	02.03	e	144x60	1:500

0 2 4 6 8 10 25m

Dateiname: Z:\Auftrag\16\101-200\171 Urbane Mitte\ACAD\AB-02e(xid).dwg Layoutname: 02.03 Bestand

Anlage 2

Bebauungsplan VI-140caa
Bebauungsplan VI-140cab

Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB

Zeichenerklärung

Grenze zwischen den Bebauungsplänen VI-140caa und VI-140cab

Innerhalb des Plangebietes

Rettungsplatz Süd - Bestand
-> Erhalt

Rettungsplatzzufahrt - Bestand
-> Wegfall / Verlegung erforderlich

Rettungsplatzzufahrt - Konzept
-> Vorschlag zur Verlegung

Außerhalb des Plangebietes

Rettungsplatz Mitte - Bestand
-> Erhalt

Hinweis:
Der Rettungsplatz Süd sowie die bestehenden Rettungswege sind Bestandteil der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin (Beschluss vom 12.09.1995)

6 m Wegebreite

Rettungsplatz Mitte

Turm 1

Turm 2

Turm 3

Turm 4

Turm 5

Turm 6

Turm 7

4 m Wegebreite

6 m Wegebreite

6 m Fahrbahnbreite

Rettungs-platz Süd

Schönebergerstraße

Luckenwalder Straße

Trebbiner Straße

U-Bahnlinie 1 (oberirdisch)

U-Bahn Linie 2 (oberirdisch)

DB Fernbahntrasse Nord-Süd

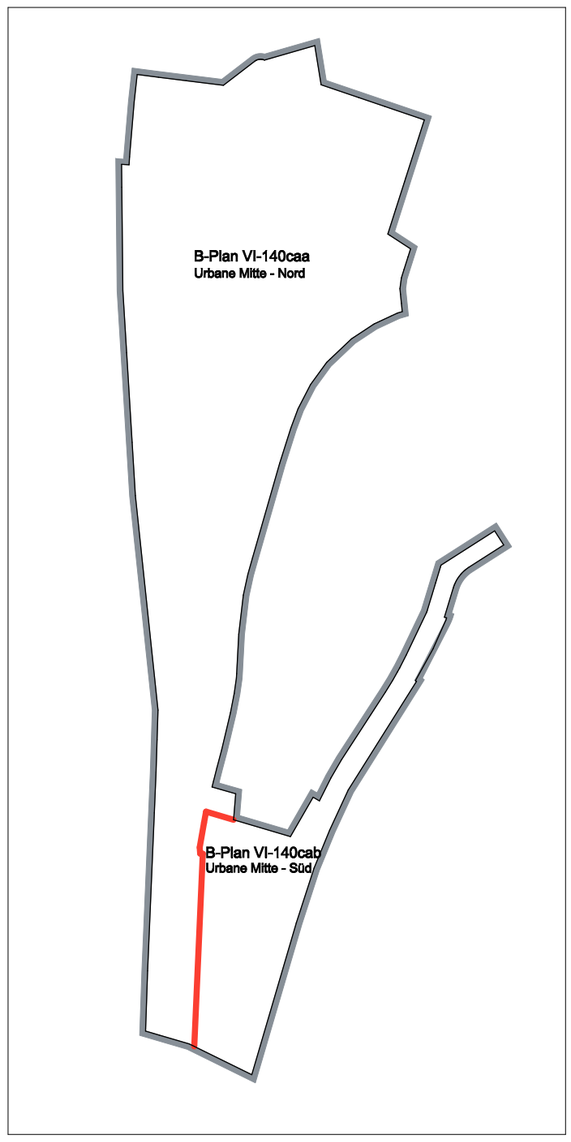
DB Fernbahntrasse Nord- Süd unterirdisch

Westpark

Ostpark

U-Bhf Gleisdreieck

S-Bahn (S1, S2, S25)



Teilung des Bebauungsplans VI-140ca

ENTWURF
Noch nicht rechtsverbindlich!

Stand: 07.02.2020

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

BERLIN

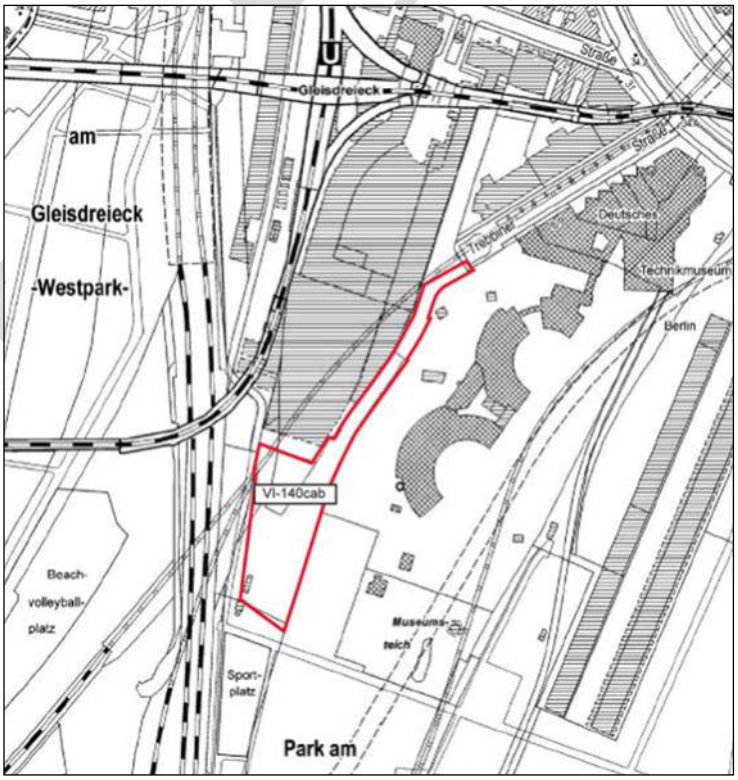
Zusammenfassende Erklärung

zum

Bebauungsplan VI-140cab
„Urbane Mitte Süd“

für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6
im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

gemäß § 10a BauGB



Stadt

Inhaltsverzeichnis:

1 Einleitung 4

2 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung 4

3 Lage des Plangebiets 5

4 Art und Weise, wie die Umweltbelange in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden 6

4.1 Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB 6

4.1.1 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 6

4.1.2 Erheblichkeit der Auswirkungen 7

4.1.3 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung 9

4.2 Artenschutzrechtliche Prüfung 10

4.2.1 Untersuchung Vorkommen gesetzlich geschützter Arten 10

4.2.2 Artenschutzrechtliche Prüfung 10

4.2.3 Baumschutzverordnung 10

4.3 Geplante Maßnahmen 10

4.3.1 Festsetzungen im Bebauungsplan 10

4.3.2 Regelungen im Städtebaulichen Vertrag 11

4.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung 12

5 Art und Weise, wie die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt 12

5.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) 14

5.1.1 Ergebnis der Auswertung - Teil A 14

5.1.1.1 Fachgutachten 14

5.1.1.2 Änderung der Planung 14

5.1.2 Ergebnis der Auswertung - Teil B 15

5.1.2.1 Fachgutachten 15

5.1.2.2 Änderung der Planung 15

5.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) 15

5.3 Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) 16

5.4 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 17

5.5 Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB 17

5.6 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, Beteiligung der Öffentlichkeit und Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit 17

Senstadt

5.7 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB 18
5.8 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB 18
5.9 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans 18
5.10 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB 19
5.11 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans 19
5.12 Übernahme des Verfahrens durch die Senatsverwaltung 19
5.13 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB 19
6 Gründe für die Wahl des Plans nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten 20
6.1 Städtebaulicher Wettbewerb 20
6.2 Bebauungsplan-Vorentwurf VI-140ca (Urbane Mitte) 21
7 Festsetzung 21

Senstadt

1 Einleitung

Gemäß § 10a BauGB ist dem in Kraft getretenen Bebauungsplan eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden, und über die Gründe, aus denen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

2 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) war die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es außerdem, das in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen. Dabei sollen die übergeordneten Erfordernisse der Stadtentwicklung gesichert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Der Erhalt der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Parkeingänge, insbesondere nach Süden in den Ostpark
- Die Berücksichtigung und Sicherung der für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungsplätze und Rettungsplatzzufahrten
- Die Sicherung der Erschließung des Plangebietes

Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca in die B-Pläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde am 15.06.2018 vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen und am 29.08.2018 von der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen. Damit konnte das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der von der Planung der S 21 nicht betroffen ist, weitergeführt werden.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Regelungen des von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, Baufeld 'Urbane Mitte', vom September 2005 berücksichtigt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 formulierten

Senstadt

Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

3 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat eine Größe von ca. 7.940 m². Es liegt im westlichen Teil des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg südlich des Landwehrkanals und in fußläufiger Nähe zum Potsdamer Platz.

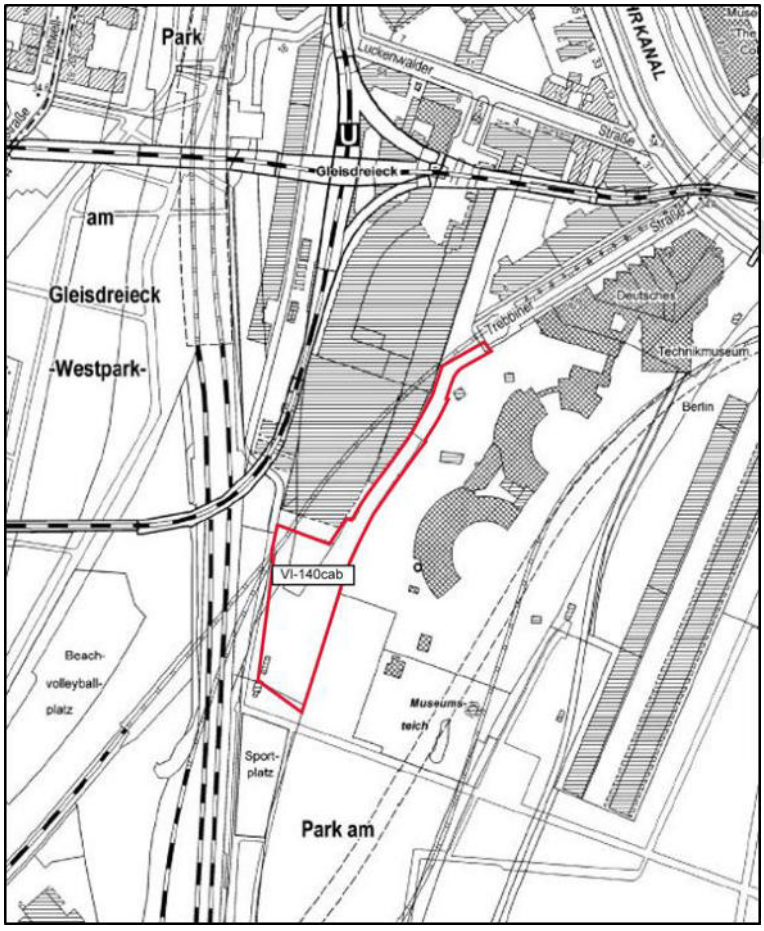


Abbildung 1: Lage des Plangebiets

Auf der nordwestlichen Seite wird das Grundstück begrenzt vom Gebäude des ehemaligen Postbahnhofs. Der denkmalgeschützte Gebäudekomplex wird derzeit durch die STATION Berlin als ein Veranstaltungsort für Messen, Tagungen und Events genutzt.

Das Deutsche Technikmuseum Berlin grenzt im Osten insbesondere entlang der verlängerten Trebbiner Straße an das Plangebiet an.

Im Süden schließt das Plangebiet an die Fläche des Parks am Gleisdreieck an.

Entlang der westlichen Grenze des Plangebiets verläuft die offene Trasse der Nord-Süd-Fernbahn. Westlich der Fernbahntrasse schließt der Westpark des Parks am Gleisdreieck an.

4 Art und Weise, wie die Umweltbelange in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden

Die Umweltbelange wurden im Bebauungsplan folgendermaßen berücksichtigt:

- Durchführung einer Umweltprüfung zur Ermittlung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen
- Erarbeitung eines Umweltberichts, in dem die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden
- Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung
- Durchführung einer artenschutzrechtlichen Prüfung
- Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen

4.1 Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt wurden (§ 2 Abs. 4 BauGB).

Es wurde ein Umweltbericht zum Bebauungsplan erarbeitet, dessen Inhalt in § 1 Abs. 6 Nr. 7, § 2 Abs. 4 BauGB und § 4c und in der zugehörigen Anlage dargestellt ist. Im Umweltbericht müssen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden (§ 2 Abs. 4 BauGB). Das Ergebnis des Umweltberichts ist im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

4.1.1 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Folgende Schutzgüter sind Bestandteil der Umweltprüfung:

- Schutzgut Fläche
- Schutzgut Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen
- Schutzgut Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt

Senstadt

- Schutzgut Boden
- Schutzgut Wasser
- Schutzgut Klima/ Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels
- Landschaftsbild/ Ortsbild
- Schutzgut Kultur- und Sachgüter
- Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete
- Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung
- Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt
- eingesetzte Techniken und Stoffe

Zunächst wurden die Untersuchungsräume für die Schutzgüter definiert. Sie richteten sich nach den möglichen Umweltauswirkungen. Hauptkriterien für die Abgrenzung waren die Reichweiten der Auswirkungen der Planung (Wirkfaktoren) sowie die an das Quartier ‚Urbane Mitte‘ angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten.

Für jedes Schutzgut wurde die Bestandssituation und die Empfindlichkeit beschrieben. Darauf aufbauend wurde eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen erstellt. Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt geprüft werden.

Die Erheblichkeit der Auswirkungen wurde in einer Tabelle zusammengefasst:

4.1.2 Erheblichkeit der Auswirkungen

Die zusammenfassende Bewertung der Erheblichkeit ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Schutzgut	**Bewertungskriterien**	**Bewertung der Erheblichkeit**
Fläche	Auswirkungen auf Flächenverbrauch	-
Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und	Auswirkungen auf Erholungssituation Auswirkungen durch Verkehr Auswirkungen durch Emissionen von Schadstoffen, Erschütterung, Licht, Wärme, Strahlung	-

Sensitiv

Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen		
Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt	Auswirkungen auf Lebensraumfunktion Auswirkungen auf den Biotopverbund Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes	-
Boden	Auswirkungen auf natürliche Bodenfunktion	+
Wasser	Auswirkungen auf lokalen Wasserhaushalt Gewässerbelastung durch anthropogen induzierten Oberflächenabfluss	+
Klima/ Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels	Auswirkungen auf klimawirksame Strukturen Auswirkungen auf Luftaustausch Auswirkungen auf den Klimawandel und die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels	-
Landschaftsbild/ Ortsbild	Auswirkungen auf Landschaftsbild Auswirkungen auf Sichtbeziehungen	+
Kultur- und Sachgüter	Auswirkung auf Erscheinungsbild von Denkmälern Umweltbezogene Auswirkungen auf Sachgüter	+
Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete	Potenzierende Wirkungen	-
Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung	Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit	-
Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt	Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt	-
eingesetzte Techniken und Stoffe	Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit (Lärm, Emissionen)	-

Bewertungen: + Beeinträchtigungen erheblich / Maßnahmen erforderlich
- Beeinträchtigung nicht erheblich

Tabelle 1: Erheblichkeit der Auswirkungen

Die Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die Planung erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild/ Ortsbild sowie Kultur- und Sachgüter hat.

Senstadt

4.1.3 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen wird mit dem Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten vorgenommen (gültige Fassung zum Zeitpunkt der Einleitung des Planverfahrens, SenUVK 2013). Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten geht zum einen von fiktiven Wiederherstellungskosten stellvertretend für die Funktionen und Werte des Arten- und Biotopschutzes als Bemessungsgrundlage für die Kompensationsermittlung aus. Stellvertretend für den Boden-, Wasser- und Klimahaushalt wird zum anderen mit einem Versiegelungskostenansatz gearbeitet. Des Weiteren werden Bäume, die unter die Baumschutzverordnung (BaumSchVO) fallen, gemäß den Regelungen der BaumSchVO bilanziert.

‚Fiktive‘ Wiederherstellungskosten meint in diesem Zusammenhang, dass durchschnittliche, nicht auf den konkreten räumlichen Einzelfall bezogene Herstellungskosten als Bemessungsgrundlage herangezogen werden sollen, da die speziellen Bedingungen einer potenziell naturnahen Wiederherstellung bei der Erhebung von Abgaben häufig nicht bekannt sind.

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Diese Maßnahmen wirken nur auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts. Der biotische Kompensationsbedarf wird vollständig ausgeglichen. Für die abiotischen Komponenten, die den Großteil des Kompensationsbedarfs ausmachen, erfolgt kein direkter Ausgleich. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang durch Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet bereits circa 18 % abgedeckt.

Der planexterne Ausgleichsbedarf kann nicht im Park am Gleisdreieck gedeckt werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist. Die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch eine planexterne Maßnahme im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen. Die Bunkerberge weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet ein Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung. Die Sicherung der planexternen Ausgleichsmaßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

SenStadt

4.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

Artenschutzrechtliche Verbote werden durch konkrete Handlungen erfüllt, so etwa, wenn die geschützte Lebensstätte durch die Errichtung eines Vorhabens zerstört wird oder geschützte Arten während der Brutzeit durch den Betrieb einer baulichen Anlage gestört werden. Erst der Vollzug der Bebauungsplanung kann zum Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote führen. Gleichwohl sind künftige artenschutzrechtliche Konfliktlagen bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Die Gemeinde muss vorausschauend ermitteln, ob die vorgesehenen Festsetzungen auf unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse treffen würden und ob Festsetzungen dauerhaft ein rechtliches Hindernis in Gestalt artenschutzrechtlicher Verbote entgegenstünde. Die Belange des Artenschutzes unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

4.2.1 Untersuchung Vorkommen gesetzlich geschützter Arten

Avifauna

Brutnachweis (Scharon 2017): Amsel, Fitis, Mönchsgrasmücke, Girlitz

Fledermäuse

Zwergfledermaus – Jagdgebiet (wird nicht weiter betrachtet, da Jagdgebiete nicht geschützt sind)

4.2.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

Amsel, Fitis und Mönchgrasmücke werden gemeinsam betrachtet. Der Girlitz wird aufgrund seiner stark abnehmenden Bestände in Berlin einer Einzelartbetrachtung unterzogen. Die übrigen nachgewiesenen, nicht gefährdeten Vogelarten werden ihrer nistökologischen Gilde zugeordnet und gruppenweise als Freibrüter behandelt, wobei eine Betroffenheit für Art und Revier geprüft wird.

Im Ergebnis sind die Verbotstatbestände nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.

4.2.3 Baumschutzverordnung

Im Plangebiet wurden 3 Bäume kartiert, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Ersatz der Bäume wurde bereits im Rahmen des Verfahrens zur Bewertung von Kostenäquivalenten für die Eingriffsregelung berücksichtigt.

4.3 Geplante Maßnahmen

4.3.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen werden festgesetzt:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.

Senstadt

- 402 m² Fläche werden gärtnerisch angelegt, davon haben 130 m² keinen Bodenanschluss.
- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen zu begrünen (dies entspricht 456 m²).

4.3.2 Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

- Sicherung der planexternen Maßnahme an den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain.
- Umsetzung von Maßnahmen des Bodenschutzes:
  - Fachgerechte Aufnahme belasteten Bodens und fachgerechte Entsorgung
  - Sanierung von Schadensfällen, bei Feststellung zusätzlicher Boden- und Grundwasserkontaminationen
  - Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sog. Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter dem Deutschen Technikmuseum
- Erstellung eines Konzepts zur Niederschlagsentwässerung mit einem vollständigen Rückhalt des Niederschlagswassers und einer anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem Grundstück
- Prüfen der Möglichkeiten zur Versickerung auf dem eigenen Grundstück und nach Möglichkeit Anstreben einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42% des anfallenden Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück
- Prüfen von Möglichkeiten zur Versickerung und Bewässerung von Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum
- Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen gegen Vogelschlag
- Aufgreifen von Maßnahmen zur nachhaltigen Quartiersentwicklung
- Verpflichtung zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten und Erreichen des DGNB-Zertifikats mindestens in Gold, Anstreben des Zertifikats in Platin
- Erstellung eines Freiflächenplans und Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden des Landes Berlins zur Herstellung eines gestalterischen Gesamtzusammenhangs mit dem Park am Gleisdreieck
- Kostenübernahme bei Entschädigungsansprüchen aufgrund von Schallschutz nach §§ 42, 43 BImSchG i.V.m. 16./24. BImSchV
- Bereitstellung eines Radweges für die Öffentlichkeit
- Erstellung eines Betriebskonzepts zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik

Screenshot

4.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Fläche ist im Bestand zu 30 % versiegelt. Es kommen keine wertvollen Biotope im Plangebiet vor. Rund die Hälfte des Plangebietes ist im Bestand mit artenarmer Vegetation bestanden. Gerade im südlichen Teil des Plangebietes befinden sich auf den Bahnbrachen kein oder nur spärlicher Bewuchs im Bereich der Aufschüttungen. Durch die Planung wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 0,6 ha ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden.

Für den Bebauungsplan sind auf Grund des geltenden Baurechts nach § 34 und § 30 BauGB gemäß § 1 Abs. 3 BauGB die Eingriffe nur teilweise ausgleichspflichtig. Da im Park am Gleisdreieck der Eingriff nicht mehr ausgeglichen werden kann, sollen die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bunkerberge des Volkspark Friedrichshain erfolgen. Damit ist ein vollständiger Ausgleich sichergestellt.

Bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung von 36 % des Plangebietes möglich. Diese wäre aber deutlich geringer als die Nutzung, die der Bebauungsplan ermöglicht, so dass Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild vermieden werden und auf den Naturhaushalt zumindest verringert werden könnten.

5 Art und Weise, wie die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt

Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die Bebauungspläne VI-140ca und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde am 28.04.2015 gefasst. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden die frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. 2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erneut geteilt, in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Die Darstellung des Verfahrens bis zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §4 Abs. 2 BauGB bezieht sich daher auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), danach auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das Verfahren wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB fortgesetzt.

Folgende Beteiligungsschritte wurden durchgeführt:

Beteiligungsschritt	Rechtsgrundlage	Datum
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)	§ 3 Abs. 1 BauGB	15.02.16 bis 15.03.16

Senstadt

Frühzeitige Beteiligung der Behörden zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)	§ 4 Abs. 1 BauGB	17./18.02.16 bis 31.03.16
Beteiligung der Behörden zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)	§ 4 Abs. 2 BauGB	09.11.17 bis 31.12.17
Erneute Beteiligung der Behörden	§ 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	07.12.18 bis 31.01.19
Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	§ 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	16.11.20 bis 16.12.20
Beteiligung der Öffentlichkeit Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung	§ 3 Abs. 2 BauGB	16.11.20 bis 16.12.20
Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung	§ 3 Abs. 2 BauGB	18.01.21 bis 18.02.21
Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	§ 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	12.08.22 bis 02.09.22
Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	12.08.22 bis 02.09.22
Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	20.10.22 bis 28.10.22
Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	18.12.24 bis 03.01.2025

Im Rahmen aller Beteiligungsschritte wurden Stellungnahmen eingereicht, die durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg bewertet und abgewogen wurden.

In den Abwägungstabellen zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird jeweils die Behörde / der sonstige TÖB benannt. In den Abwägungstabellen zur Beteiligung der Öffentlichkeit wird unterschieden zwischen Institutionen / Nachbarn (Teil B), die ebenfalls benannt wurden, und einzelnen Bürger:innen (Teil A), deren Stellungnahmen anonymisiert wurden. Die Abwägungsinhalte werden in der Begründung zusammengefasst dargestellt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Auswertung für jeden Beteiligungsschritt kurz dargestellt:

Senat

5.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Beteiligungszeitraum: 15.02.16 bis 15.03.16

5.1.1 Ergebnis der Auswertung - Teil A

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

5.1.1.1 Fachgutachten

Im Ergebnis der Stellungnahmen wurden folgende Fachgutachten erstellt.

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Verkehrsgutachten
- Schallgutachten
- Erschütterungsgutachten
- Klimatisches Gutachten
- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen

5.1.1.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Die Geschossfläche von 119.000 m^2 wurde nicht geändert. Daraus abgeleitet wurde die GFZ, insbesondere unter Berücksichtigung der planfestgestellten Flächen, mit einer Höhe von 4,4 ermittelt. Das ist eine höhere GFZ als in der Begründung zum Vorentwurf benannt wurde. Die Benennung im Vorentwurf beruhte auf den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005.
- Die Gebäudehöhen wurden dahingehend geändert, dass im Vergleich zum Vorentwurf die Türme 1-3 deutlich höher geworden sind, während die Türme 4-7 niedriger als im Vorentwurf sind. Das entspricht der Forderung, mit niedrigeren Gebäudehöhen einen Übergang in den südlich anschließenden Park zu schaffen.
- Das städtebauliche Konzept und die Ergebnisse aus den Fachgutachten wurden in zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

SenStadt

5.1.2 Ergebnis der Auswertung - Teil B

Teil B enthält die Auswertung der Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat.

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

5.1.2.1 Fachgutachten

Im Ergebnis der Stellungnahmen wurden folgende Fachgutachten erstellt.

- Verkehrsgutachten
  - ergänzt durch ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten von einem auf Radverkehr spezialisierten Gutachtenden
- Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm der STATION Berlin)
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserentsorgung

5.1.2.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehwegs (Radfernweg Berlin-Leipzig) mit Verbreiterung auf 6,0 m
- Festsetzung von weiteren öffentlichen Geh- und Radfahrrechten im Plangebiet
- Festsetzung von öffentlichen Radabstellanlagen

5.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Beteiligungszeitraum: 17./18.02.16 bis 31.03.16

Die Auswertungsergebnisse werden nach den Bürger-Stellungnahmen (Teil A) und den Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat (Teil B) zusammengefasst dargestellt

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

Fachgutachten

Im Ergebnis der Stellungnahmen wurden folgende Fachgutachten erstellt.

- Einzelhandelsgutachten

SenStadt

- Belichtungsgutachten
- Denkmalschutzrechtliches Gutachten
- Verkehrsgutachten, gesondertes Gutachten zur Rad- und Fußverkehr
- Schallgutachten
- Radargutachten
- Erschütterungsgutachten
- Untersuchung zu elektromagnetischen Feldern
- Klimatisches Gutachten
- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserversickerung

Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Nachrichtliche Übernahme der faktisch planfestgestellten (betriebsnotwendigen) U-Bahnflächen (in Abstimmung)
- Überprüfung des Maßes der baulichen Nutzung / neue Berechnung der GFZ
- Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße

5.3 Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Beteiligungszeitraum: 09.11.17 bis 31.12.17

Ein Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Mit der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab ist keinerlei Änderung des städtebaulichen und Nutzungskonzepts für die 'Urbane Mitte' verbunden. Es ist weiterhin Ziel, das aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ als Gesamtheit - nur zeitlich gestaffelt in zwei Bebauungsplänen - festzusetzen. Die zeitliche Staffelung ergibt sich durch äußere Rahmenbedingungen (Zeitplan für die Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3. BA).

Senstadt

5.4 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Nach Durchführung der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde der Bebauungsplan in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Die Planzeichnung und die Begründung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden unter Berücksichtigung des Planungs- und Abstimmungsstands für die ‚Urbane Mitte‘ im Entwurf neu erstellt. Dazu war neben der Berücksichtigung der Entwicklungsziele für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ auch eine isolierte Betrachtung (z.B. in Fachgutachten) der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erforderlich.

5.5 Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Beteiligungszeitraum: Beteiligungszeitraum: 07.12.18 bis 31.01.19

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde nach Durchführung der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im eingeschränkten Umfang geändert und ergänzt. Es wurde in der Begründung insbesondere die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels sowie die vertraglich gesicherte Zustimmung der Deutschen Bahn ergänzt.

Durch die Änderung und Ergänzung des Entwurfs wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt.

5.6 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, Beteiligung der Öffentlichkeit und Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.

Senstadt

- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
  - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*

    Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

5.7 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Beteiligungszeitraum: 12.08.22 bis 02.09.22

Die Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Bis auf die Bau- und Wohnungsaufsicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hatten die erneut beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange keine weiteren Anmerkungen oder Hinweise zu den hier gegenständlichen geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung.

Im Ergebnis sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

5.8 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Beteiligungszeitraum: 12.08.22 bis 02.09.22

Die Stellungnahme wurde ausgewertet und abgewogen.

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

5.9 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Ende August 2022 kam zu einer weiteren geänderten Sach- und Rechtslage, die eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 zur Luftreinhaltung erforderlich macht.

Die bisherige Festsetzung 8.1 lautete:

"Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind."

Die geänderte textliche Festsetzung 8.1 lautet:

SenStadt

„Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.“

5.10 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Beteiligungszeitraum: 20.10.22 bis 28.10.22

Die Stellungnahme wurde ausgewertet und abgewogen.

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

5.11 Übernahme des Verfahrens durch die Senatsverwaltung

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat im Januar 2024 beschlossen, das Bebauungsplanverfahren nicht weiterzuführen. Um die fortgeschrittene Planung zu sichern, ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen im Mai 2024 in das Bebauungsplanverfahren auf Grundlage von § 7 Abs. 1 Satz 4 BauGB eingetreten.

5.12 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Nach der erneuten eingeschränkten Beteiligung 2022 kam es Anfang Dezember 2024 zu einer weiteren geänderten Sach- und Rechtslage, die eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.2 zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen erforderlich machte.

Die bisherige Festsetzung 8.2 lautet:

„In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten."

Die geänderte textliche Festsetzung 8.2 lautet:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch mit Bodenanschluss anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

5.13 Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Beteiligungszeitraum: 18.12.2024 bis 03.01.2025

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

Senstadt

Die Stellungnahme wurde ausgewertet und abgewogen. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Grundstückseigentümerin keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.2 hat.

Im Ergebnis Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

6 Gründe für die Wahl des Plans nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Das Plangebiet ist Teil der Gesamtentwicklung im Bereich Gleisdreieck und ist in diesem Kontext zu beurteilen. Für das Plangebiet wurde im Rahmen der stufenweisen Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks die städtebauliche Entwicklung untersucht. Dabei wurde eine bauliche Entwicklung für den Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ beschlossen, die der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und einem einheitlichen städtebaulichen Konzept für den dort vorhandenen Verkehrsknotenpunkt folgt. Diese Entscheidung ist nicht mehr Gegenstand der weiteren Untersuchung von Planungsalternativen.

6.1 Städtebaulicher Wettbewerb

Vor Beginn des Bebauungsplanverfahrens wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Insgesamt 25 international tätige Architektur- und Stadtplanungsbüros wurden eingeladen, für den Standort 'Urbane Mitte' zukunftsfähige städtebauliche Konzepte zu entwickeln.

Die Eingangsparameter für den Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m² bis maximal 111.000 m² Neubau Geschossfläche vor. Grundlage dafür ist der städtebauliche Rahmenvertrag 2005. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse“.

An der ersten Phase (01.07.-13.08.2015) nahmen insgesamt 22 Büros teil. Im Anschluss an die Bearbeitungsphase wurden die Entwürfe insbesondere auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit überprüft. Eine Jury beurteilte im Anschluss alle Arbeiten und wählte sieben Entwürfe für die zweite Phase. In der zweiten Phase wurden die Entwürfe weiter ausgearbeitet. Im Rahmen der zweiten Jurysitzung am 20.11.2015 wurden die Sieger*innen des Wettbewerbs bestimmt. Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros Ortner & Ortner Baukunst sowie COBE Berlin. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Beide Preisträger haben im Sinne des flächensparenden Bauens einer Hochhausbebauung den Vorrang vor der flächigen Überbauung gegeben.

Es gab zwei gleichwertige Preisträger für den 1. Platz. Beide Entwürfe sahen Hochhäuser vor. Der Entwurf von COBE Berlin platzierte sieben Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“. Im südlichen Bereich wurde eine etwas niedrigere, aber dafür nahezu flächige Bebauung vorgesehen. Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst sah fünf Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes vor.

Im südlichen Teil sah der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst ein gegenüber dem Entwurf von COBE Berlin flächenmäßig geringeres, aber dafür höheres Gebäude vor.

6.2 Bebauungsplan-Vorentwurf VI-140ca (Urbane Mitte)

Grundlage für die frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB waren die Entwürfe beider Preisträger, für die jeweils eine Bebauungsplanvariante entwickelt wurde. Nach den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB wurde in einer weiteren Jurysitzung die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen.

Beide Varianten haben sich hinsichtlich der erwarteten Umweltauswirkungen nicht wesentlich unterschieden. Grund für die Entscheidung für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst war die größere Flexibilität der geplanten Gewerbebauten, insbesondere für Sporthallen und eine Kunsthalle, aber auch für Gastronomie und Läden sowie die größere Grundfläche der Gebäude. Auch die größeren Anteile an Freiflächen, die städtebauliche Betonung der Sockelzone, um zum denkmalgeschützten U-Bahnhof „Gleisdreieck“ Bezug zu nehmen, sowie die Freihaltung von Sichtachsen waren Gründe für die Juryentscheidung.

Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst wurde weiterentwickelt und bildete die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren VI-140ca (Urbane Mitte).

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des südlichen Teils des städtebaulichen Entwurfs schaffen.

7 Festsetzung

Die öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden.

Der Senat hat am 1. Juli 2025 beschlossen, den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen mit Senatsvorlage Nr. S-2138/2025 vorgelegten Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab vom 3. März 2025 dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vorzulegen.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung vom 26. Februar 2026 dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab vom 3. März 2025 zugestimmt.

Berlin, den 7. April 2026

Christian G a e b l e r

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Senstadt

Wolters Kluwer Deutschland GmbH
Wolters-Kluwer-Straße 1• 50354 Hürth
Postvertriebsstück • 03227 • Entgelt bezahlt • Deutsche Post AG

Herausgeber:
Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz
Salzburger Straße 21–25, 10825 Berlin

Redaktion:
Salzburger Straße 21–25, 10825 Berlin
Telefon: 030/9013 3380, Telefax: 030/9013 2000
E-Mail: gvbl@senjustv.berlin.de
Internet: www.berlin.de/sen/justv

Verlag und Vertrieb:
Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Wolters-Kluwer-Straße 1, 50354 Hürth
Telefon: 02233/3760-7000
Kundenservice: Telefon 02233 / 3760-7201, Telefax: 02233 / 3760-7202
E-Mail: info-wkd@wolterskluwer.com
www.wolterskluwer.com

Druck:
Druckhaus Tecklenborg, Siemensstraße 4, 48565 Steinfurt

Bezugspreis:
Vierteljährlich 18,65 € inkl. Versand und MwSt. bei sechswöchiger Kündigungsfrist zum Quartalsende. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten. Der angewandte Steuersatz beträgt 7% für das Printprodukt und 19% für die Online-Komponente.
Laufender Bezug und Einzelhefte durch den Verlag.
Preis dieses Heftes 1,60 €

Verordnung

über die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

Vom 7. April 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 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) 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 1 und Artikel 2 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 285) geändert worden ist, verordnet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen:

§ 1

Der Bebauungsplan VI-140cab vom 3. März 2025 für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5, 6 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abteilung Stadtentwicklung, 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 7. April 2026

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen
Christian G a e b l e r