

# Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum **Bebauungsplan**

**1-62b**

für das Gelände zwischen Heidestraße, Nordhafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Invalidenstraße mit Ausnahme der Flurstücke 301 (hinter dem Hamburger Bahnhof), 319, 320, 321 und 322 (ehemaliges Grundstück Heidestraße 14), sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und eine Teilfläche der Heidestraße

im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte

## **Endfassung zur Festsetzung am 8. Juli 2016 mit:**

- **Rechtsverordnung** veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin vom 26.07.2016 Seite 467
- **Zusammenfassender Erklärung** gemäß § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch

# **V e r o r d n u n g**

## **über die Festsetzung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte**

Vom 8. Juli 2016

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722), in Verbindung mit § 9 Abs. 3, § 8 Abs. 1 und mit § 11 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2015 (GVBl. S. 283), wird verordnet:

### § 1

Der Bebauungsplan 1-62b vom 13. Januar 2015 in zwei Blättern mit Deckblatt vom 28. September 2015 für das Gelände zwischen Heidestraße, Nordhafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Invalidenstraße mit Ausnahme der Flurstücke 301 (hinter dem Hamburger Bahnhof), 319, 320, 321 und 322 (ehemaliges Grundstück Heidestraße 14), sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und eine Teilfläche der Heidestraße im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte wird festgesetzt.

### § 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Geoinformation, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können beim Bezirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung kostenfrei eingesehen werden.

### § 3

Auf die Vorschriften über

1. die Geltendmachung und die Herbeiführung der Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche (§ 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 des Baugesetzbuchs) und

2. das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei nicht fristgemäßer Geltendmachung (§ 44 Abs. 4 des Baugesetzbuchs)

wird hingewiesen.

#### § 4

(1) Wer die Rechtswirksamkeit dieser Verordnung überprüfen lassen will, muss

1. eine beachtliche Verletzung der Verfahrens- und Formvorschriften, die in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 und Abs. 2a Nr. 3 und 4 des Baugesetzbuchs bezeichnet sind,
2. eine nach § 214 Abs. 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans,
3. nach § 214 Abs. 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,
4. eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften, die im Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs enthalten sind,

innerhalb eines Jahres seit der Verkündung dieser Verordnung gegenüber der für die verbindliche Bauleitplanung zuständigen Senatsverwaltung schriftlich geltend machen. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen. Nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist werden die in Nummer 1 bis 4 genannten Mängel gemäß § 215 Abs. 1 des Baugesetzbuchs und gemäß § 32 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs unbeachtlich.

(2) Die Beschränkung des Absatzes 1 gilt nicht, wenn die für die Verkündung dieser Verordnung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.

#### § 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

## **Begründung:**

### *Übersicht:*

	Seite
<b>I. Planungsgegenstand, Entwicklung der Planungsüberlegungen</b>	<b>6</b>
<b>I.1. Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung</b>	<b>6</b>
<b>I.2. Beschreibung des Plangebietes</b>	<b>6</b>
I.2.1 Stadträumliche Einbindung/Gebietsentwicklung	6
I.2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	8
I.2.3 Städtebauliche Situation und Bestand	8
I.2.4 Geltendes Planungsrecht	10
I.2.5 Verkehrserschließung	11
I.2.6 Technische Infrastruktur	13
I.2.7 Denkmalschutz	13
I.2.8 Schutzbereich Flughafen Tegel	14
<b>I.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation</b>	<b>15</b>
I.3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnungsplanung	15
I.3.2 Flächennutzungsplan	15
I.3.3 Landschaftsprogramm	16
I.3.4 Stadtentwicklungsplanungen	18
I.3.5 Sonstige vom Senat beschlossene Planungen	20
I.3.6 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte	24
I.3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene Planungen	25
I.3.8 Angrenzende Bebauungspläne	26
I.3.9 Planfeststellungen	27
<b>I.4 Entwicklung der Planungsüberlegungen</b>	<b>28</b>
<b>II. Umweltbericht</b>	<b>29</b>
<b>II.1. Einleitung</b>	<b>29</b>
II.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	29
II.1.2 Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen	30
<b>II.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>34</b>
II.2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands	34
II.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	34
II.2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	54
II.2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung	55
II.2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	60
II.3 Zusätzliche Angaben	60
II.3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung	60
II.3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung	62
<b>II.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung</b>	<b>62</b>
<b>III. Planinhalt und Abwägung</b>	<b>64</b>
<b>III.1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt</b>	<b>64</b>
III.1.1 Planungsziele	64
III.1.2 Planungskonzept für den Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße (Europacity)	64
III.1.3 Planungskonzept für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b	67
III.1.4 Wesentlicher Planinhalt	68
<b>III.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung</b>	<b>70</b>
III.2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	70
III.2.2 Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung	70
<b>III.3 Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen</b>	<b>71</b>
III.3.1 Art der baulichen Nutzung	71

III.3.2	Maß der baulichen Nutzung	82
III.3.3	Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise	94
III.3.4	Verkehrsflächen und Wegerechte	104
III.3.5	Öffentliche Grünflächen	110
III.3.6	Grünfestsetzungen	111
III.3.7	Festsetzungen zum Immissionsschutz	113
III.3.8	Gestaltungsregelungen	124
III.3.9	Sonstige Festsetzungen	126
III.3.10	Nachrichtliche Übernahmen	126
III.3.11	Hinweise	127
III.3.12	Vertragliche Regelungen (planergänzende Vereinbarungen)	128
<b>III.4</b>	<b>Abwägung der öffentlichen und privaten Belange</b>	<b>128</b>
<b>IV.</b>	<b>Auswirkungen des Bebauungsplans</b>	<b>130</b>
<b>IV.1</b>	<b>Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen</b>	<b>130</b>
<b>IV.2</b>	<b>Auswirkungen auf die Nahversorgung und die Zentrenstruktur</b>	<b>130</b>
<b>IV.3</b>	<b>Verkehrliche Auswirkungen</b>	<b>132</b>
<b>IV.4</b>	<b>Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur</b>	<b>133</b>
<b>IV.5</b>	<b>Auswirkungen auf geschlechts- und altersspezifische Belange</b>	<b>134</b>
<b>IV.6</b>	<b>Auswirkungen auf die Umwelt</b>	<b>134</b>
<b>IV.7</b>	<b>Bodenordnung</b>	<b>134</b>
IV.8	Auswirkungen auf den Haushaltplan und die Finanz- bzw. Investitionsplanung	135
<b>V.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>137</b>
V.1	Aufstellungsbeschluss 1-62	137
V.2	Frühzeitige Beteiligung der Behörden 1-62	137
V.3	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit 1-62	138
V.4	Änderung des Geltungsbereichs 1-62	139
V.5	Beteiligung der Behörden 1-62	139
V.6	Erneute Änderung des Geltungsbereichs 1-62	141
V.7	Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62 zur Weiterbearbeitung in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c	141
V.8	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 1-62b 2012	142
V.9	Erneute Beteiligung der Behörden 1-62b 2012	154
V.10	Übergang der Zuständigkeit auf die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt	177
V.11	Änderung des Geltungsbereichs 1-62b	177
V.12	Beschluss zur Neueinleitung des Bebauungsplans 1-62b und ergänzende Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung	177
V.13	Verzicht auf erneute frühzeitige Beteiligungsverfahren	178
V.14	(erneute) Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB	178
V.15	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	211
V.16	Erneute Beteiligung der Behörden gem. § 4a Abs. 3 und 4 BauGB	224
V.17	Änderung des Bebauungsplanentwurfs nach der öffentlichen Auslegung und erneuter Behördenbeteiligung	237
V.18	Abgeordnetenhauszustimmung	238

## **I. Planungsgegenstand, Entwicklung der Planungsüberlegungen**

### **I.1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung**

Anlass für die Planaufstellung ist die städtebauliche Neuordnung des Bereichs beiderseits der Heidestraße mit dem Ziel der Entwicklung von nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen zu einem gemischt genutzten Stadtquartier in attraktiver Innenstadtlage.

Grundlage für die Planung ist der vom Senat von Berlin und vom Bezirksamt Mitte gleich lautend am 5. Mai 2009 beschlossene Masterplan „Heidestraße“ (Stand 29. Januar 2009), in dem die abgestimmten Leitlinien und Entwicklungsziele für den Standort dargestellt sind.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die Grundstücke Invalidenstraße 50 und 51 sowie Invalidenstraße 52/ Heidestraße 1 im Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 ausgewiesen, während die weiteren Grundstücke und Flächen nach Freistellung von den Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – mit Ausnahme der im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen planfestgestellten Flächen – dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen sind (s. Abschnitt I.2.4.2). Da nach den zurzeit für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblichen Planungsgrundlagen lediglich die Entwicklung von kulturellen Nutzungen im Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs und im übrigen Plangebiet als Gewerbegebiet zulässig ist, die im Masterplan niedergelegte städtebauliche Konzeption jedoch von der Entwicklung eines neuen, gemischt genutzten Stadtquartiers mit Wohn- und Bürogebäuden, öffentlichen Straßen, Plätzen und Grünflächen ausgeht, muss hierfür die planungsrechtliche Grundlage durch Aufstellung von Bebauungsplänen geschaffen werden. Die nunmehrige Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für das vorliegende Bebauungsplanverfahren ergibt sich aus der Festlegung als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 9 AGBauGB. Der diesbezügliche Beschluss wurde am 26. März 2013 gefasst.

### **I.2 Beschreibung des Plangebietes**

#### **I.2.1 Stadträumliche Einbindung/ Gebietsentwicklung**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b liegt nördlich des Hauptbahnhofs im Osten des Ortsteils Moabit im Bezirk Mitte von Berlin. Das knapp 13,7 ha große Plangebiet umfasst die brachliegenden Flächen östlich der Heidestraße zwischen dem Nordhafen, dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und der Invalidenstraße und ist Teil des rund 40 ha großen Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße. Das ehemalige Bahnareal in herausgehobener zentraler Innenstadtlage soll als künftige „Europacity“ zu einem neuen eigenständigen Stadtquartier mit attraktiven Wohnungen und Arbeitsstätten entwickelt werden.

Derzeit ist der Neuordnungsbereich Heidestraße durch die Bahnanlagen im Westen und die Wasserstraße im Norden und Osten von den umliegenden Stadtgebieten stadstrukturell isoliert und wird vor allem als Durchgangsraum wahrgenommen (vgl. I.2.3.1).

#### Historische Entwicklung

Der feuchte Niederungsbereich des heutigen Plangebiets lag bis ins 18. Jahrhundert außerhalb des Weichbildes der Stadt und war vorwiegend landschaftlich geprägt. 1748 wurden östlich angrenzend die so genannten Invalidenhäuser für Versehrte der preußischen Kriege errichtet. Westlich davon erhielt die Panke, die in ihrem ursprünglichen Lauf weiter östlich in die Spree mündete, einen neuen Abzugsgraben. Westlich des Plangebiets entstanden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Kasernenanlagen mit einem ausgedehnten Exerzierplatz, sowie die sternförmig angeordneten Trakte des Zellengefängnisses.

Mit dem Bau des Hamburger Bahnhofs an der Invalidenstraße als Endpunkt der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der Entwicklung der übrigen Flächen östlich der Heidestraße für

den Güterumschlag und für Bahnbetriebszwecke begann 1847 die Entwicklung zu einem Bahnstandort, die das Gebiet bis heute prägt. Etwa zeitgleich wurde der Pankegraben zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal ausgebaut, 1858 der Nordhafen in Betrieb genommen.

Der Hobrecht-Plan von 1862 sah zwischen der Hamburger Bahn und dem Kasernengelände westlich der Lehrter Straße ein städtisches Quartier mit einer repräsentativ verbreiterten Heidestraße und einem zentralen Schmuckplatz vor. Auf diese Planung gehen die Ansätze einer Randbebauung entlang der Westseite der Heidestraße und der Nordseite der Döberitzer Straße zurück. Die weitere Entwicklung zu einem geschlossenen Quartier wurde jedoch durch die Anlage der Lehrter Bahn verhindert, deren Kopfbahnhof südlich der Invalidenstraße 1868 in Betrieb genommen wurde. Auch in dessen Hinterland, auf den Flächen westlich der Heidestraße, entstanden ausgedehnte Anlagen für den Güterumschlag und den Bahnbetrieb.

Damit waren die Flächen beiderseits der Heidestraße mit Ausnahme der genannten „Wohninsel“ durch Bahn- und Gewerbenutzungen belegt und durch stadträumliche Barrieren von den westlich und östlich angrenzenden Stadtquartieren abgetrennt, so dass sie an deren weiterer Entwicklung nicht mehr teilnahmen. Lediglich im Südosten stellte die Invalidenstraße mit dem 1875 errichteten Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und dem 1906 zum Verkehrsmuseum umgebauten und zur Straße hin erweiterten Hamburger Bahnhof einen städtischen Zusammenhang her. Die Anlage der Stadtbahn mit dem 1882 eröffneten Lehrter Stadtbahnhof verbesserte die Verbindungen mit der übrigen Innenstadt, blieb jedoch für die städtebauliche Entwicklung im näheren Umfeld nahezu ohne Bedeutung.

Der Lehrter Bahnhof wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und 1957-59 abgerissen, große Teile der Gleisanlagen und Betriebsflächen im Vorfeld wurden damit funktionslos. Das Verkehrsmuseum im früheren Hamburger Bahnhof blieb in Teilen erhalten, wurde jedoch nicht wieder geöffnet. Einige der Mietshäuser im nördlichen Abschnitt der Heidestraße und in der Döberitzer Straße wurden ebenfalls abgebrochen. Die Nutzung der Anlagen für den Güterverkehr ging stark zurück. Die lang gestreckten Güterschuppen sowie brach gefallene Flächen wurden nach und nach an unterschiedliche gewerbliche Nutzer, darunter mehrere Speditionen, vermietet, der Nordhafen aufgegeben und in seinen Randbereichen begrünt.

Durch die Teilung Berlins geriet der Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße in eine Randlage. Die Heidestraße selbst erhielt dagegen - im Zusammenhang mit dem Bau der so genannten Entlastungsstraße durch den Tiergarten und der neu errichteten Nordhafenbrücke - eine neue Verkehrsbedeutung als Verbindung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen West-Berlins. Die im Flächennutzungsplan von 1965 dargestellte und erst in den 80er Jahren aufgegebenen Planung einer Stadtautobahn trug dieser Verkehrsbeziehung Rechnung, verhinderte jedoch andere Entwicklungen. Mit der Eröffnung des Tiergartentunnels und der Minna-Cauer-Straße im Jahr 2003 ist die Verkehrsbedeutung der Heidestraße auch nach Öffnung der innerstädtischen Grenze unverändert hoch.

1983 wurde auf Bahnflächen westlich der Heidestraße ein Containerbahnhof angelegt, der für das eingeschlossene West-Berlin eine wichtige bahnologistische Funktion erfüllte. Nach der Grenzöffnung wurde die Nutzung des Containerbahnhofs zunächst intensiviert, Ende 2003 nach Verlagerung der Funktionen in ein Güterverkehrszentrum im Süden Berlins jedoch aufgegeben. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofs Mitte 2006 erhielt der Bereich um die Invalidenstraße eine neue Zentralität im Stadtgefüge.

Auch der Bereich um den Hamburger Bahnhof gewann nach 1990 wieder an Bedeutung und wandelte sich zu einem Kulturstandort. Von 1990 bis 1996 wurden die erhaltenen Teile des Bahnhofsgebäudes rekonstruiert und in der alten Kubatur erweitert, 1996 zog das Museum für Gegenwart in die neuen Räume. Seit 2008 wird die „Friedrich Christian Flick Collection“ in der angrenzenden sog. Rieck-Halle, einem der früheren Güterschuppen, gezeigt. Auch im weiteren Umfeld wurden mehrere bislang gewerblich genutzte Gebäude zu Galerieräumen oder für andere Einrichtungen des Kunstbetriebs umgenutzt.

## **I.2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b umfasst die Grundstücksflächen zwischen der Heidestraße im Westen, der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Norden, dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Osten und der Invalidenstraße im Süden, d.h. die Grundstücke Invalidenstraße 50, 51 und 52, sowie Heidestraße 1 im Süden bis Heidestraße 20 im Norden mit Ausnahme der Flurstücke 301 (ehemaliges Grundstück Heidestraße 3), 319, 320, 321 und 322 (Teilflächen des ehemaligen Grundstücks Heidestraße 14, die durch zwei separate vorhabenbezogene Bebauungspläne (1-92 VE und 1-93 VE) beplant wurden, sowie der Flächen für die Verbreiterung der Heidestraße. Zum Geltungsbereich gehören weiterhin kleine Teilflächen der bestehenden Heidestraße im Bereich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke, im Eckbereich zur Invalidenstraße sowie Teilflächen der Invalidenstraße (bis zu deren Mitte) südlich der Grundstücke Invalidenstraße 50, 51 und 52. Ebenfalls in den Geltungsbereich einbezogen wurden einzelne Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals (im Bereich von zwei geplanten Fußgängerbrücken und eines zentralen Stadtplatzes). Das Plangebiet hat eine Größe von rund 13,7 ha und setzt sich aus zwei durch Straßenverkehrsflächen (Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Norden) voneinander getrennten Teilbereichen zusammen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b ist aus dem 2012 zur Weiterbearbeitung in drei Bebauungspläne aufgeteilten Bebauungsplan 1-62 hervorgegangen und wurde durch die Beschlüsse der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom 6. August 2013 und vom 6. Dezember 2013 zur Aufstellung der vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92 VE und 1-93 VE um deren Geltungsbereiche verkleinert. Die Heidestraße selbst, die für die Verbreiterung der Heidestraße erforderlichen Flächen sowie die Nordhafenbrücke und der Knotenbereich Perleberger Straße/ Heidestraße werden durch den am 13. März 2013 festgesetzten planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 1-63 überplant. Die Bebauungspläne 1-62a, b und c sowie 1-92 VE und 1-93 VE werden in enger Abstimmung miteinander aufgestellt. Zusammen mit dem Bebauungsplan 1-63 und dem durch Verordnung vom 25. Oktober 2010 festgesetzten Bebauungsplans II-201c entsprechen sie weitgehend der Abgrenzung des geplanten neuen Stadtquartiers „Europacity“ beiderseits der Heidestraße, für das eine zusammenhängende städtebauliche Entwicklung realisiert werden soll. Die Einbeziehung zusätzlicher Flächen des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals wurde notwendig, um am östlichen Rand des geplanten öffentlichen Stadtplatzes im Böschungsbereich des Kanals einen Wasserzugang in Form einer Treppenanlage und außerdem zwei den Kanal überspannende Fußgängerbrücken realisieren zu können.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b umfasst in der Flur 43 die Flurstücke 64/3, 111/1, 203, 274, 278, 280, 288, 294, 300, 308, 310, 323, 325-328, 348 und 349 sowie Teile des Flurstücks 281. Außerdem gehören zum Geltungsbereich jeweils anteilig die Flurstücke 479 der Flur 52 und 90 der Flur 122.

### Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke Invalidenstraße 50 und 51 (ehemaliger Hamburger Bahnhof) sowie die Grundstücke Heidestraße 2 bis Heidestraße 20 (ehemalige Bahngelände östlich der Heidestraße) befinden sich im privaten Eigentum.

Das Grundstück Invalidenstraße 52/ Ecke Heidestraße 1 (Landessozialgericht), die im Geltungsbereich gelegenen Teilflächen der Invalidenstraße und der Heidestraße und eine kleine Teilfläche südlich der Heidestraße an der Nordhafenbrücke (öffentliche Grünanlage) stehen im Eigentum des Landes Berlin.

Die Flächen des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals stehen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

## **I.2.3 Städtebauliche Situation und Bestand**

### **I.2.3.1 Stadträumliche Bedeutung**

Der Neuordnungsbereich Heidestraße ist zurzeit vor allem ein Durchgangsraum am Rand der Berliner Innenstadt. Am südlichen Rand des Plangebiets und in der näheren Umgebung finden sich jedoch wichtige zentrale Nutzungen, die Ansatzpunkte für die zukünftige



Entwicklung darstellen. Dazu gehören insbesondere der Bereich von Parlament und Regierung südlich der Spree sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter östlich an der Invalidenstraße und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie an der Scharnhorststraße, die Charité mit Behandlungs-, Forschungs- und Lehreinrichtungen, das Bundeswehrkrankenhaus und das Naturkundemuseum. Unweit östlich des Gebiets an der Chausseestraße wird künftig auch die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes ansässig sein. Innerhalb des Neuordnungsbereichs liegt der Hamburger Bahnhof als Kern eines überregional wirksamen Kulturstandortes.

Die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs hat die Zentralität und Bedeutung dieser Lage weiter erhöht. Das Zusammentreffen von Fernbahn-, Regionalbahn- und Nahverkehrskreuz sowie der Nord-Süd-Tunnel der Bundesstraße B 96 gewährleisten eine hervorragende regionale wie überregionale Erreichbarkeit. Der Bahnhof ist daneben auch ein gewichtiger Einzelhandelsstandort. Die geplanten Bauflächen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs bieten gute Ausgangsbedingungen, um die noch fehlende Verbindung mit dem Süden des Neuordnungsbereichs Heidestraße herzustellen. Mit der Aufgabe der Bahn- und Gewerbenutzungen im Neuordnungsbereich eröffnen sich zudem erhebliche Flächenpotentiale und Chancen, um das Gebiet einer lagegerechten städtischen Entwicklung zuzuführen.

Durch die Bahnanlagen im Westen und die Wasserstraße im Norden und Osten ist der Neuordnungsbereich Heidestraße von den umliegenden Stadtgebieten stadtstrukturell isoliert. Verknüpfungsmöglichkeiten bieten sich vor allem über die Invalidenstraße im Süden an. Verbindungen in die dicht bebauten Wohngebiete von Moabit und vom südlichen Wedding, unter anderem zum Zentrumsbereich um die Müllerstraße, bestehen dagegen nur über wenige, stark befahrene Brücken und führen durch gewerbliche Zonen mit hoher Trennwirkung. Diese Lagebedingungen werden aufgrund des Fortbestandes von Bahnanlagen und Wasserstraßen nur partiell veränderbar sein. Die im Zuge der Neuordnung des Bereichs geplanten neuen Verbindungen nach Westen über die Bahn nach Moabit und nach Osten über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal mit dem Quartier um die Chausseestraße sowie die städtebauliche Einbindung der Heidestraße selbst und ihre Aufwertung als verbindende Nord-Süd-Achse, auch für den Fußgänger-, Fahrrad- und Busverkehr, sind daher von erheblicher stadtstruktureller Bedeutung.

#### I.2.3.2 Naturräumliche Einbindung

Das Plangebiet liegt im Berliner Urstromtal in einem früher von kleinen Wasserläufen durchzogenen Gelände, das heute stark anthropogen überformt ist. Östlich des Plangebiets verläuft im Bereich eines ehemaligen Grabensystems der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, der die Spree mit dem Westhafen verbindet und sich zum Nordhafen aufweitet.

Das Gelände ist weitgehend eben; es fällt zum Kanal hin leicht ab. Die Geländehöhen liegen zwischen 33,5 und 34,5 m über NHN (Normalhöhe Null).

Angaben zur naturräumlichen Situation, zur Versiegelung und Vegetationsbedeckung finden sich in Abschnitt II dieser Begründung (Umweltbericht).

#### I.2.3.3 Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Die Flächen östlich der Heidestraße wurden bis 2013 als weitläufige Eisenbahnbrache durch lang gestreckte niedrige frühere Güterschuppen, die teilweise durch zwei- bis dreigeschossige Kopfbauten abgeschlossen wurden, und weitere niedrige Funktionsgebäude geprägt. Zwischen den Baulichkeiten waren überwiegend befestigte Befahrflächen vorhanden. Ein Großteil der zuvor gewerblich genutzten Gebäude wurde in Vorbereitung der künftigen Neubebauung bereits abgerissen. Das Plangebiet präsentiert sich seither als weitgehend vegetationslose Baustellenfläche.

Im Norden des Geltungsbereichs, nahe der Kieler Brücke, unmittelbar am Kanal gelegen, steht der denkmalgeschützte frühere Kornversuchsspeicher, der heute ungenutzt ist.

Auf dem Grundstück Heidestraße 19 wurde 2010 eine Tankstelle mit Shopgebäude, vier überdachten Zapfinseln sowie einer Waschhalle errichtet. Die Nutzungsdauer ist durch die Baugenehmigung und einen entsprechenden Mietvertrag auf 12 Jahre begrenzt.

Unmittelbar südlich der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke befindet sich ein Regenrückhaltebecken, in das das Niederschlagswasser von Bahnanlagen westlich der Heidestraße eingeleitet wird. Östlich davon stellt ein öffentlicher Fuß- und Radweg innerhalb einer schmalen Grünfläche am Ufer des Nordhafens eine Verbindung zur Kieler Brücke her. In Richtung Norden besteht unter der Nordhafenbrücke hindurch ein Zusammenhang zu den dortigen uferbegleitenden Grünflächen und über die Kieler Brücke sind die Grünflächen am östlichen Kanalufer zu erreichen. Für die beiderseits den Nordhafen einrahmenden öffentlichen Grünflächen wird derzeit eine grundlegende Neugestaltung durchgeführt.

An der Invalidenstraße wurde 1996 im ehemaligen Hamburger Bahnhof das Museum für Gegenwart eröffnet. Im südöstlichen Seitenflügel befindet sich ein Restaurant. In einem umgebauten Güterschuppen zeigt das Museum die „Friedrich Christian Flick Collection“. Die Halle ist durch eine Überführung mit dem Museumsgebäude im ehemaligen Hamburger Bahnhof verbunden. Östlich des Museumskomplexes wurde ein erster Abschnitt der Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals angelegt.

Westlich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs liegt an der Ecke zur Heidestraße das repräsentative Verwaltungsgebäude der früheren Eisenbahngesellschaft, das vom Landessozialgericht genutzt wird. Das Sozialgericht nutzt auch das nördlich angebaute viergeschossige Gebäude. Zwischen diesem Justizkomplex und dem ehemaligen Hamburger Bahnhof sowie nördlich davon befinden sich ausgedehnte Pflasterflächen, die für die Erschließung der unterschiedlichen Gebäude und zum Parken genutzt werden.

## **I.2.4 Geltendes Planungsrecht**

### **I.2.4.1 Straßen- und Baufluchten**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b bzw. an seinen Rändern bestehen förmlich festgesetzte Straßen- und Baufluchtlinien, die – teilweise mehrfach übergeleitet – bis heute Rechtskraft haben.

Südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke besteht eine durch A.C.O. (Allerhöchste Cabinets Ordre) vom 31. Januar 1872 erlassene Straßen- und Baufluchtlinie etwa senkrecht zur Heidestraße (südliche Begrenzung des Flurstücks 278) für eine hier offenbar vormals geplante Straßentrasse. Auf der Nordseite der Invalidenstraße entspricht die ebenfalls durch A.C.O. (Allerhöchste Cabinets Ordre) vom 31. Januar 1872 erlassene Straßen- und Baufluchtlinie dem vorhandenen Straßenausbau, die Bebauung ist gegenüber dieser Linie jedoch deutlich zurückgesetzt.

Parallel zur westlichen Geltungsbereichsgrenze des vorliegenden Bebauungsplans wird die künftige Abgrenzung der Heidestraße durch die festgesetzten Straßenbegrenzungslinien vom 13. März 2013 (Bebauungsplan 1-63) und vom 25. Oktober 2010 (Bebauungsplan II-201c) bestimmt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 berücksichtigen dabei bereits die gebietsinternen Erschließungsstraßen im Bebauungsplan 1-62b und setzen in den beiden Einmündungsbereichen keine Straßenbegrenzungslinie fest.

### **I.2.4.2 Baunutzungsplan, Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB**

#### Baunutzungsplan

Der Baunutzungsplan vom 28. Dezember 1960 (Abl. 1961, S. 742) trifft in Verbindung mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von 1958, den o.g. Straßen- und Baufluchtlinien sowie den Änderungen durch den Bebauungsplan II-A vom 9. Juli 1971 (GVBl Nr. 61 v. 5.8.1971, S. 1230) die Regelungen eines qualifizierten Bebauungsplans. Die Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans werden im Baunutzungsplan vollständig als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 ausgewiesen.

Der Baunutzungsplan wurde im Plangebiet jedoch nur für die Flächen wirksam, für die 1960 keine eisenbahnrechtliche Planfeststellung galt. Dies ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b nur der Bereich im Süden mit dem ehemaligen Hamburger Bahnhof

und dem Grundstück Invalidenstraße 52 (Landessozialgericht). Gemäß § 7 Nr. 10 BO 58 dient ein beschränktes Arbeitsgebiet der Unterbringung gewerblicher Betriebe, wenn sie keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können, sowie für Verwaltungs-, Geschäfts- und Bürogebäude. Kulturelle Nutzungen sind im beschränkten Arbeitsgebiet nicht zulässig. Die Festsetzung als beschränktes Arbeitsgebiet ist insofern für die Fläche des ehemaligen Hamburger Bahnhofs funktionslos geworden, da die Verwirklichung der Regelungen des Baunutzungsplans auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen werden kann. Dies ist so offensichtlich, dass ein in die Fortsetzung der bauleitplanerischen Festsetzung gesetztes Vertrauen keinen Schutz verdient.

Die Regelungen des Baunutzungsplans bleiben daher auf den Bereich mit dem Sozialgericht (denkmalgeschütztes und nördlich angrenzendes Gebäude) beschränkt.

Im beschränkten Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 gelten gemäß § 7 Nr. 13-15 Bauordnung für Berlin (BO 58) als höchstzulässige Nutzungsmaße eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 und eine Baumassenzahl (BMZ) von 7,2. Die entsprechende Geschossflächenzahl beträgt 1,8 bei bis zu fünf Vollgeschossen, wenn nur Gebäude errichtet werden, die keine Wohnungen enthalten. Es gilt die geschlossene Bauweise, die Grundstücke sind im Rahmen der zulässigen GRZ in voller Tiefe überbaubar. Da die BO 58 bezüglich der Anrechnung der Flächen für Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen auf die GRZ keine Regelungen getroffen hat, ist eine vollständige Versiegelung der Grundstücke durch solche Anlagen nicht auszuschließen.

#### Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB

Auf den ehemaligen Bahnflächen ist nach ihrer Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG (vgl. I.3.9.1) die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB zu beurteilen, da trotz einer für innerstädtische Flächen vergleichsweise geringen Dichte und größeren Brachflächen an der Lage in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil kein Zweifel besteht. Das Gebiet ist diesem Innenbereich zuzuordnen. Nach § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben im Innenbereich 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. Da sich die vorhandene und umgebende Bebauung nicht eindeutig einem der Baugebiete im Sinne der BauNVO zuordnen lässt, kann die Beurteilung allein nach § 34 Abs. 1 BauGB erfolgen. Danach wäre eine gewerbliche Bebauung zulässig, die sich hinsichtlich des Nutzungsmaßes an folgenden Werten orientiert: GRZ bis 0,4; GFZ bis 0,8, BMZ bis 3,5, 1-2 Vollgeschosse; durch Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten wäre ein Versiegelungsgrad von 90 % erreichbar.

## **I.2.5 Verkehrserschließung**

### **I.2.5.1 Öffentlicher Verkehr**

Durch den 200 m südlich des Plangebiets gelegenen Hauptbahnhof besteht ein sehr guter Anschluss an den Eisenbahnfern- und Regionalverkehr. Die S-Bahn bietet einen dichten Taktverkehr in Richtung Osten und Westen, die U-Bahnstrecke zum Brandenburger Tor ist noch ohne größere Verkehrsbedeutung. Der nördliche Teil des Plangebiets ist vom Hauptbahnhof bis zu 1.300 m, vom U-Bahnhof Reinickendorfer Straße etwa 800 m entfernt. In der Heidestraße verkehrt eine Buslinie, die bislang einzige Haltestelle an der Döberitzer Straße wird im Zuge des aktuellen Straßenausbaus um weitere Haltestellen im Straßenverlauf ergänzt. Zur Optimierung der Gebietserschließung wäre eine Taktverdichtung und eine Ausweitung der Bedienzeiten dieser Buslinie wünschenswert.

Weitere Buslinien verkehren in der Perleberger Straße sowie über den Europaplatz am Hauptbahnhof. Durch die Ende 2014 fertiggestellte Straßenbahnverbindung in der Invalidenstraße (Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010) wird sich die Erschließung im südlichen Teil des Plangebiets weiter verbessern.

### I.2.5.2 Kfz-Verkehr

Der weitaus größte Teil des Plangebiets wird über die Heidestraße erschlossen, die als übergeordnete Straße der Verbindungsfunktionsstufe II (gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr) und Bundesstraße B 96 eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr hat. Im Süden stellt die 2003 eröffnete Minna-Cauer-Straße den Anschluss an den Tiergartentunnel und die Invalidenstraße mit dem Bahnhofsvorplatz her, während der Südabschnitt der Heidestraße als Sackgasse abgehängt, jedoch noch nicht entsprechend zurückgebaut wurde. Im Norden stellt die Heidestraße über die Perleberger Straße die Verbindung in das nördliche Moabit und über die Fennstraße in Richtung Wedding her. Der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Süden wird mit der Bundesstraße B 96 bisher noch über einen entsprechend ausgebauten Knoten auf die Nordhafenbrücke und weiter über die Sellerstraße in Richtung Wedding abgeleitet. Vor dem begonnenen Umbau verkehrten im Abschnitt der Heidestraße südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke werktags im Durchschnitt täglich mehr als 41.000 Kfz, nördlich davon rund 17.500 Kfz am Tag. Die Nordhafenbrücke war täglich mit rund 25.600 Kfz belastet (DTV werktags - Straßenverkehrszählung 2009).

Die Baumaßnahmen im Zuge der Bundesstraße B 96 und in der nördlichen Heidestraße zwischen Nordhafenbrücke und Perleberger Straße wurden durch den separaten, planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 1-63, der am 13. März 2013 festgesetzt wurde, planungsrechtlich vorbereitet. Die Minna-Cauer-Straße liegt im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b, der „abgehängte“ Südabschnitt der Heidestraße im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201c.

Die Invalidenstraße im Süden des Plangebiets ist eine wichtige Ost-West-Verbindung. Sie ist westlich der Heidestraße im Bereich des Hauptbahnhofs 54 m breit und umfasst 2x3 Fahr- bzw. Abbiegestreifen und eine Straßenbahnhaltestelle in Mittellage. Der Straßenabschnitt zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke, dessen Nordhälfte im Plangebiet liegt, wurde nach Süden um etwa 7,5 m verbreitert, um neben der Straßenbahn zwei Fahrstreifen je Richtung aufnehmen zu können; die nördliche Begrenzung der Straßenverkehrsfläche wurde dabei nur geringfügig im Eckbereich der Heidestraße verändert. 2009 verkehrten in der Invalidenstraße im Durchschnitt rund 38.000 Kfz pro Werktag.

### I.2.5.3 Fuß- und Radverkehr

Die bisher wenig attraktiven Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer in der Heidestraße werden sich nach Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen durch die Anlage beidseitiger Radverkehrsanlagen und großzügig breiter Gehwegbereiche verbessern.

Für den großräumigen Fuß- und Radverkehr in Nord-Süd-Richtung stehen abseits der stark verkehrsbelasteten Hauptverkehrsstraßen künftig die Uferwege beiderseits des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals zur Verfügung. Auf der Ostseite des Kanals ist eine entsprechende Wegeverbindung bereits vorhanden; sie ist Teil des Radfernwegs Berlin-Kopenhagen. Der entsprechende Weg auf der Westseite des Kanals ist bisher nur im Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs ausgebaut; die Weiterführung des Uferwegs soll im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens planungsrechtlich gesichert werden. Querverbindungen über den Kanal hinweg auch in Richtung Chausseestraße sind bisher nur an der Invalidenstraße (Sandkrugbrücke) und ca. 1,1 km weiter nördlich mit der Kieler Brücke vorhanden.

In Ost-West-Richtung stehen in der Invalidenstraße zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke nach Abschluss der Bauarbeiten beidseitig Gehwege und Radverkehrsanlagen je Fahrtrichtung zur Verfügung. Die Weiterführung in Richtung Moabit über den Europaplatz weist standardgerecht neu gebaute Geh- und Radwege in einem noch unfertigen Umfeld auf.

Im südlichen Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ist weiterhin eine geplante übergeordnete Grün- und Wegeverbindung in Ost-West-Richtung zu beachten. Der sogenannte „Döberitzer Grünzug“ soll in Verlängerung der Döberitzer Straße eine Verbindung zum Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal herstellen.

## **I.2.6 Technische Infrastruktur**

Im Verlauf der Heidestraße und der Invalidenstraße sind alle wichtigen Medien der Ver- und Entsorgung vorhanden bzw. werden im Rahmen des Umbaus der Hauptverkehrsstraße B 96 gelegt. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen für die Gebietsversorgung ausreichend dimensionierte Gas- und Fernwärmeleitungen, Trinkwasserleitungen und Abwasserkanäle, Telekommunikationsleitungen und ein leistungsfähiges Stromnetz zur Verfügung.

Die benannten Leitungstrassen befinden sich künftig fast vollständig innerhalb von öffentlichen Flächen, überwiegend in Straßenverkehrsflächen.

Für eine Fernwärmeleitung zwischen den Grundstücken Invalidenstraße 51 und 52 und ihre Weiterführung zur Heidestraße wurden privatrechtliche Regelungen zwischen dem Versorgungsträger und dem Eigentümer der Fläche getroffen und der Leitungsverlauf liegt außerhalb künftiger Bauflächen.

Südlich des Straßenknotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke befindet sich innerhalb einer künftigen Grünfläche ein umzäuntes, einschließlich Böschungsbereich etwa 900 m<sup>2</sup> großes Niederschlagsrückhaltebecken, in das über eine unterirdische Leitung Niederschlagswasser vom ehemaligen Containerbahnhofsgelände und von der Fernbahntrasse westlich der Heidestraße eingeleitet wird. Diese auch künftig bahnbetriebsnotwendige Fläche unterliegt weiterhin der Planfeststellung.

## **I.2.7 Denkmalschutz**

### **I.2.7.1 Eingetragene Baudenkmale und Gartendenkmale**

Im Bebauungsplangebiet und seiner Umgebung befinden sich Baudenkmale sowie Gartendenkmale, die nach § 2 Abs. 1, 2, 3 und 5 des Denkmalschutzgesetzes Berlin (DSchG Bln) geschützt und bei der Planung zu berücksichtigen sind.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62b sind der Hamburger Bahnhof - Museum für Gegenwart (Invalidenstraße 50-51), das Landessozialgericht Berlin (Invalidenstraße 52) sowie der Kornversuchsspeicher (Heidestraße 20c) als geschützte Baudenkmale in der Denkmalliste des Landes Berlin aufgeführt. Der Vorhof des Hamburger Bahnhofs (Invalidenstraße 50-51) ist als Gartendenkmal eingetragen.

Im unmittelbaren Umfeld des Bebauungsplan-Geltungsbereichs ist der Invalidenfriedhof (Scharnhorststraße 33) als Gartendenkmal sowie ein erhaltener Wachturm der ehemaligen Berliner Mauer an der Kieler Straße als Baudenkmal geschützt.

#### Hamburger Bahnhof

Der 1845-47 gebaute Hamburger Bahnhof zählt zu den ältesten Bahnhofsgebäuden Deutschlands und ist der einzige erhaltene Kopfbahnhof Berlins aus der Frühzeit der Eisenbahn. Das Gebäude wurde durch den Begründer und Direktor der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Friedrich Neuhaus, zusammen mit dem Baumeister Ferdinand Wilhelm Holz in spätklassizistischen Formen mit Einflüssen der italienischen Renaissance entworfen. Es wirkte typenbildend für die nachfolgenden Bahnhofsbauten in Berlin und in den preußischen Provinzen. Das eingetragene Baudenkmal umfasst den noch auf die Ursprungszeit zurückgehenden, später umgebauten Mittelbau mit großen Rundbogenportalen und seitlichen Türmchen, zwei den Vorhof einfassende Flügelbauten sowie eine langgestreckte glasüberdachte Halle, die im Zuge der Umnutzung zu einem Verkehrsmuseum (eröffnet 1906) errichtet wurden, sowie die nach Kriegszerstörung rekonstruierten Gebäudeteile zwischen dem Mittelbau und den seitlichen Flügeln. Von den die frühere Bahnhofshalle einfassenden seitlichen Längsbaukörpern sind auf der Westseite noch Mauerreste erhalten, auf der Ostseite wurde an ihrer Stelle 1990-1996 ein Neubaukörper für die heutige Nutzung als Museum der Gegenwart angefügt.

Der Ehrenhof des Hamburger Bahnhofs geht zurück auf eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die 1883 kurz vor dessen Schließung durchgeführt wurde. Nach Errichtung der Flügelbauten für die Umnutzung zum Verkehrsmuseum erhielt der Bereich unter Einbeziehung eines Denkmals für Friedrich Neuhaus annähernd seine (wiederhergestellte) heutige Gestaltung.

### Verwaltungsgebäude Invalidenstraße 52

Das Gebäude, in dem heute das Landessozialgericht Berlin untergebracht ist, wurde 1874-75, dreißig Jahre nach der Eröffnung des Hamburger Bahnhofs, als Verwaltungsgebäude für die Eisenbahngesellschaft nach einem Entwurf von Friedrich Neuhaus errichtet. Mehrfache Umbauten und Erweiterungen nach der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ließen einen ausgedehnten Gebäudekomplex entstehen. Das Gebäude greift Stilelemente des älteren Bahnhofsgebäudes auf, wandelt sie jedoch im Sinne eines detailreicheren repräsentativen Renaissancestils ab.

### Kornversuchsspeicher

Südlich der Kieler Brücke, unmittelbar am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal gelegen, befindet sich der von der Baufirma Hermann Streubel 1897-98 errichtete und 1915 in Stahlbetonbauweise nach Norden erweiterte Kornversuchsspeicher. Der Kornspeicher diente der Lebensmittelversorgung von Berlin, seine Errichtung fällt in die Frühzeit des modernen industriellen Speicherbaus, als es galt, neue, aus den USA kommende Lagermethoden zu erproben. An den hoch aufragenden Baukörper des eigentlichen Speichers schließt südlich ein eingeschossiger Gebäudeteil an, der zusammen mit den in einen weiteren Anbau einbezogenen Mauerresten einer früheren Einfriedung sowie vorgelagerten Rampen, Pflasterflächen und Resten einer Verladeanlage am Kanalufer ebenfalls unter Denkmalschutz steht.

### Invalidenfriedhof und ehemalige Grenzanlagen

Nördlich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie befindet sich zwischen dem Schiffahrtskanal und der Scharnhorststraße der 1748 angelegte Invalidenfriedhof, der wegen der historischen und kulturellen Bedeutung der Gesamtanlage und einzelner Grabmale unter Gartendenkmalschutz steht. Er gehört zu den ältesten Friedhöfen in Berlin und ist Zeugnis der preußischen und deutschen Militärgeschichte sowie Erinnerungsstätte an die deutschen Befreiungskriege der Jahre 1813 bis 1815. Wichtige Persönlichkeiten der Berliner Stadtgeschichte haben auf dem Invalidenfriedhof ihre letzte Ruhestätte gefunden; einige bedeutende Grabstellen (z.B. von Boyen, von Scharnhorst und von Winterfeldt) sind erhalten und wurden seit 1990 restauriert.

Der Invalidenfriedhof ist ferner als Gedenkstätte zu betrachten, weil bis 1990 die Grenzanlagen der DDR durch den Friedhof verliefen. Südöstlich der Kieler Straße ist davon ein Wachturm erhalten geblieben, der als geschütztes Baudenkmal in der Denkmalliste des Landes Berlin aufgeführt ist. Seine Wahrnehmbarkeit ist bei angrenzenden Planungen zu beachten.

#### I.2.7.2 archäologisches Verdachtsgebiet

Im Plangebiet sind keine in die Berliner Denkmalliste eingetragenen Bodendenkmale vorhanden. Die Flächen werden jedoch vom Landesdenkmalamt als archäologisches Verdachtsgebiet (mit einer Fundstelle) eingestuft. Alle Bodeneingriffe sind deshalb im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abzustimmen und das betroffene Gebiet durch Ausgrabungen zu dokumentieren. Das Landesdenkmalamt führt in solchen Fällen archäologische Rettungsmaßnahmen durch, deren Bedingungen in öffentlich-rechtlichen Verträgen vereinbart werden.

#### **I.2.8 Schutzbereich Flughafen Tegel**

Das Plangebiet liegt teilweise im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel; insofern sind bei der Planung die Belange der Luftfahrt zu berücksichtigen.

Nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 b) LuftVG dürfen im Bauschutzbereich Bauwerke, die eine bestimmte Höhe überschreiten, erst nach Zustimmung durch die Oberste Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gilt im gleichen Maße u.a. auch für Bauhilfsmittel, wie beispielsweise Kräne. Die Feststellung, ob ein Bauvorhaben im Bauschutzbereich liegt, ermittelt die Oberste Luftfahrtbehörde für den konkreten Einzelfall.

Am Standort Heidestraße ist zusätzlich auch die Unbedenklichkeit von Bauvorhaben im Hinblick auf die Störfwirkungen auf Navigationsanlagen zu prüfen (Anlagenschutzbereich).

Eine luftrechtliche Zustimmung der Obersten Luftfahrtbehörde ist insoweit bei allen Bauvorhaben (einschl. Kränen etc.) ab einer Höhe von 77,0 m über NHN erforderlich.

### **I.3 Planerische Ausgangssituation**

#### **I.3.1. Ziele und Grundsätze der Raumordnung**

##### **I.3.1.1 Landesentwicklungsprogramm**

Im Landesentwicklungsprogramm 2007 (GVBl. S. 629) werden die übergeordneten raum- und landesplanerischen Ziele für Berlin-Brandenburg bestimmt. Für das Plangebiet kommen vor allem die folgenden Grundsätze zur Siedlungs- und zur Freiraum- und Verkehrsentwicklung zum Tragen:

- Die Innenentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung. Hierbei soll unter anderem die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben.
- In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch den schienengebundenen Personenverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsstruktur orientieren.
- Der innerstädtische Einzelhandel soll gestärkt und eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung gesichert werden. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen hierbei den Zentralen Orten entsprechend der jeweiligen Funktionszuweisung zugeordnet werden.
- Die öffentliche Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gewässerrändern und anderen Gebieten, die für die Erholungsnutzung besonders geeignet sind, sollen erhalten oder hergestellt werden.
- In Räumen mit verdichteter Siedlungsstruktur soll der öffentliche Personennahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vorrangig entwickelt werden.

##### **I.3.2.1 Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg**

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B / 2009) vom 31. März 2009 (GVBl. S. 182) bestimmt die wesentlichen landesplanerischen Festlegungen für die Region. Für das Plangebiet relevant sind vor allem die zentrale und übergeordnete Bedeutung Berlins als Bundeshauptstadt und Metropole im Sinne des übergeordneten Zentrums der Region (Ziel 2.5; Grundsatz 2.6), die siedlungsplanerischen Grundsätze (insbesondere die vorrangige Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotentiale innerhalb bestehender Siedlungsgebiete, Grundsatz 4.1) sowie die einzelhandelsrelevanten Ziele und Grundsätze (Begrenzung und Konzentration auf zentrale Orte, bei zentrenrelevanten Sortimenten auf Standorte in städtischen Kernbereichen, Ziel 4.7, Grundsätze 4.8 und 4.9); nach der Festlegungskarte 2 des LEP liegt der südliche Teil des Plangebiets innerhalb eines solchen Kernbereichs.

#### **I.3.2 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31) zuletzt geändert am 9. Juni 2016 (ABl. S. 1362) stellt den südlichen Teil des Plangebiets (südlich der östlichen Verlängerung der Döberitzer Straße) als gemischte Baufläche M1, den nördlichen Teil als gemischte Baufläche M2 dar. Die beiden Bauflächen werden durch einen Grünzug (dargestellt in symbolischer Breite) in Verlängerung der Döberitzer Straße voneinander getrennt, der Teil einer übergeordneten Grünverbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park und dem Panke-Grünzug ist. Ein weiterer Grünzug (dargestellt in symbolischer Breite) zieht sich entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, der mittig durch ein Wasserbecken aufgeweitet wird.

Die Heidestraße ist in ihrem gegenwärtigen Verlauf von der Einmündung der Minna-Cauer-Straße bis zur Perleberger Brücke als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt, die den Nord-Süd-Tunnel mit der Perleberger Straße verbindet. Der Flächennutzungsplan stellt die gegenwärtige Führung der Bundesstraße B 96 über die Nordhafenbrücke nicht als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dar; dies entspricht dem Verkehrskonzept des Plans,

der sich auf die Grundzüge der Planung beschränkt; die Einstufung eines Straßenzuges als Bundesstraße ist dadurch nicht in Frage gestellt. Im Bereich der nachrichtlich übernommenen Bahnfläche stellt der Plan eine neue Bahnlinie mit einem Bahnhof an der Perleberger Brücke dar, außerdem eine langfristig geplante U-Bahnlinie in der Invalidenstraße mit einem Bahnhof westlich der Sandkrugbrücke. Weiterhin kennzeichnet der FNP zwei Bereiche mit Altlasten.

In der Begründung wird festgehalten, dass die Durchgängigkeit des Ufergrünzuges auf den nachfolgenden Planungsebenen zu sichern ist, und dass im Bereich Hamburger Bahnhof übergeordnete kulturelle Einrichtungen lokalisiert werden.

Zur Darstellung der Bauflächen geben die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV-FNP)“ vom 29. Juni 2011 (ABl. S 1482) folgende Erläuterungen:

- Als gemischte Bauflächen M1 sind Bereiche mit hoher Nutzungsintensität und -dichte sowie mit vorwiegendem Kerngebietscharakter dargestellt. Entsprechend der spezifischen Nutzungscharakteristik sollen hier vorrangig Kerngebiete entwickelt werden. Daneben sind auch Mischgebiete, sonstige Sondergebiete und übergeordnete Gemeinbedarfsstandorte entwicklungsfähig.
- M2-Flächen sind dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Sie tragen den Charakter eines Mischgebiets oder der Mischung verschiedener Baugebiete ohne prägende Hauptnutzung. Entsprechend ihrer spezifischen Charakteristik soll hier vorrangig eine Mischung von Nutzungen entwickelt werden. Hierzu gehören neben Mischgebieten auch andere Baugebiete, soweit sie durch ihr Zusammenwirken bezogen auf die M2-Fläche ebenfalls eine Mischnutzung ohne prägende Hauptnutzung bilden.

Die nunmehr vorliegende AV-FNP vom 29. Juni 2016 trifft inhaltlich für das Plangebiet keine anderen Aussagen, insofern haben die bisherigen Aussagen auf Basis der bisherigen AV-FNP weiterhin Gültigkeit.

### **I.3.3 Landschaftsprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 29. Juli 1994 (ABl. 1994 S. 2331, ergänzt 2004, zuletzt geändert am 12. April 2011) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz sowie Erholung/ Freiraumnutzung für Berlin dar. Das nunmehr vorliegende Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm Berlin in der Fassung der Bekanntmachung vom 8 Juni 2016 (ABl. S. 1314) trifft inhaltlich für das Plangebiet keine anderen Aussagen, insofern haben die bisherigen Aussagen auf Basis des bisherigen Landschaftsprogramms weiterhin Gültigkeit.

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung ordnet die bebauten Bereiche der Kategorie 'sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren' zu. Als Entwicklungsziele und Maßnahmen werden vorgegeben:

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

Das Landschaftsprogramm verfolgt ein Konzept, das die Vernetzung von Grünzügen und Parkanlagen im Innen- und Außenbereich (innerer und äußerer Parkring) vorsieht. Teile dieses Konzeptes sind der in Ost-West-Richtung verlaufende Döberitzer Grünzug und die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünverbindung entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals. Hier sollen als Entwicklungsziel und Maßnahmen die Entwicklung und Neuanlage mit



vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität angestrebt werden.

Der Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz stellt nahezu das gesamte Plangebiet als Industrie- und Gewerbefläche dar. Entwicklungsziele und Maßnahmen für solche Flächen sind die Sanierung von Altlasten, der Schutz angrenzender Gebiete vor Immissionen, die Förderung platz sparender Bauweisen, Maßnahmen zum Boden- und Gewässerschutz sowie Dach- und Wandbegrünungen.

Lediglich der südliche Bereich rund um den ehemaligen Hamburger Bahnhof wird als Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Entsiegelung dargestellt. Entwicklungsziele und Maßnahmen für diesen Bereich sind die Erhöhung der naturwirksamen Flächen, kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtungen, Berücksichtigung des Boden- und Gewässerschutzes, dezentrale Regenwasserversickerung und die Förderung emissionsarmer Heizsysteme.

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz weist dem Plangebiet hinsichtlich seines Raumtyps dem städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen zu. Als Maßnahmen und Ziele werden vorgegeben:

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

Der Uferbereich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals ist Teil eines Biotopverbundsystems. Er soll als Bereich mit dem vorrangigen Ziel der Entwicklung von Artenreservoirien für Arten der Gewässerränder und Böschungen entwickelt, umgewandelt, erhalten und ausgebaut werden.

Der Programmplan Landschaftsbild kartiert das Plangebiet als städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen. Der Maßnahmenbedarf ist gerichtet auf:

- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung,
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungselemente und gesonderter Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge,
- Entwicklung des Grünanteils auf Infrastrukturf lächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen),
- Beseitigung der Landschaftsbeeinträchtigungen,
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente.

Der in der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption des Landschaftsplans als Ausgleichsmaßnahme 14 verzeichnete Pankegrünzug verläuft außerhalb des Plangebiets auf der östlichen Seite des Kanals.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans und der Erarbeitung des Umweltberichts wurden die für den Geltungsbereich relevanten Ziele so weit wie möglich berücksichtigt. Manche Ziele mussten in Abwägung mit anderen Belangen im Rahmen der Abwägung allerdings zurücktreten.

Grundsätzlich nimmt der Bebauungsplan die in den Programmplänen dargestellte Schaffung von Freiräumen entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals als Teil des städtischen Freiraumkonzeptes auf. Auch die im Verlauf des Döberitzer Grünzugs notwendige Brücke über den Kanal wird planungsrechtlich vorbereitet. Da die genannten Wegebeziehungen als städtische Promenaden gestaltet werden sollen (Festsetzung als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) können die Ziele des Biotopverbundes nur sehr eingeschränkt verwirklicht werden. Die für Industrie- und Gewerbeflächen verfolgten Ziele für die Bereiche abseits der Ufer entlang der Heidestraße können bei Umsetzung des Bebauungsplans hingegen weitgehend realisiert werden. Die Ausweisung einer im Landschaftsprogramm nicht dargestellten Grünfläche im Bereich Nordhafenbrücke hat

ausgleichenden Charakter gegenüber den hohen Dichten in den Wohn-, Misch- und Kerngebieten. Durch die Festsetzung von Maßnahmen zur Begrünung (Dachbegrünung, Bäume auf den Baugrundstücken) werden ebenfalls relevante Ziele des Landschaftsprogramms realisiert.

### **I.3.4 Stadtentwicklungsplanungen**

#### **I.3.4.1 Stadtentwicklungsplan Wohnen**

Der Senat von Berlin hat am 8. Juli 2014 den Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 beschlossen. Er ersetzt den bisher maßgeblichen Stadtentwicklungsplan Wohnen von 1999 und definiert Leitlinien zur Berliner Wohnungsentwicklung als Orientierungsrahmen für öffentliche und private Investitionen.

Der geringe Wohnungsneubau in den letzten zehn Jahren einerseits und der starke Einwohnerzuwachs vor allem in den letzten Jahren seit 2010 andererseits hat zu einem Nachfragedruck auf dem Berliner Wohnungsmarkt geführt, der neben mietpreisdämpfenden Maßnahmen im Wohnungsbestand vor allem die Förderung des Wohnungsneubaus erfordert. Der ermittelte Wohnungsbedarf liegt bei 137.000 neuen Wohnungen bis 2025, ausgehend vom Jahr 2012.

Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 benennt die raumbezogenen wohnungspolitischen Leitbilder, Ziele, Instrumente und Maßnahmen vor allem für den geplanten Neubau von Wohnungen und identifiziert umfangreiche Flächen, die für Wohnungsneubau zu aktivieren sind. Das Plangebiet als Teil der künftigen Europacity beiderseits der Heidestraße wird zusammen mit dem Bereich Lehrter Straße als mittelfristig bis 2020 realisierbares Wohnungsbaupotenzial mit rund 3.000 Wohneinheiten eingestuft.

#### **I.3.4.2 Stadtentwicklungsplan Verkehr**

Der im März 2011 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr setzt in der Teilstrategie Innere Stadt das Ziel einer Entlastung der Stadträume in der historischen Mitte vom Pkw-Verkehr als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraums Innenstadt. Elemente dieser Strategie sind die Verbesserung des ÖPNV-Angebots, die Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs durch Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und die räumliche Verlagerung eines zuträglichen Teils des Durchgangsverkehrs auf Tangential- und Ringstraßen. Die Heidestraße befindet sich innerhalb des Innenstadtrings, der gemäß dem Entlastungskonzept vom großräumigen Durchgangsverkehr entlastet werden soll.

Für den Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße sind insbesondere die folgenden Ziele und Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans von Bedeutung:

- Vermeidung von Verkehr durch Nachverdichtung und Wiedernutzung brachgefallener, bereits erschlossener Flächen,
- Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Begrenzung von Schneisenwirkungen im Stadtraum, Reduzierung von Zäsuren, Aufwertung von Verkehrsräumen, Respektierung historischer Verkehrsnetzstrukturen),
- verbesserte städtebauliche Integration von Verkehrsanlagen, insbesondere von Hauptverkehrsstraßen, umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsbauwerken,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen, dadurch bessere Nutzbarkeit des öffentlichen Raums,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und Stadträume,
- Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen.

Die Invalidenstraße, die Minna-Cauer-Straße und die Heidestraße (ohne den Abschnitt südlich der Minna-Cauer-Straße) sind im Stadtentwicklungsplan Verkehr sowohl im Bestand als auch im Planungshorizont (2025) Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes und als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) dargestellt. Dies gilt auch für die Verbindung über die Fennstraße zur Müllerstraße. Dagegen ist die Verbindung über die Sellerstraße zur Müllerstraße sowohl im Bestand als auch in der Planung 2025 als örtliche

Straßenverbindung (Stufe III) ausgewiesen. Der Ausbau der Heidestraße als angebaute, gestaltete Stadtstraße ist Teil des Maßnahmenkonzepts des Stadtentwicklungsplans.

Der Plan „Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (Planung bis 2025)“ zeigt die S 21 als Neubaustrecke vom S-Bahn-Nordring über den Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz. Längerfristig ist auch der Bau eines S-Bahnhofs an der Perleberger Brücke unmittelbar an der nordwestlichen Grenze des Entwicklungsbereichs Heidestraße vorgesehen. Der Plan zeigt weiterhin die neue Straßenbahntrasse vom Hauptbahnhof über die Invalidenstraße zum Nordbahnhof.

Das Verkehrskonzept und die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen den Planungszielen des StEP Verkehr.

#### I.3.4.3 Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren 3)

Durch den Senat von Berlin wurde am 12. April 2011 der „Stadtentwicklungsplan Zentren 3 (StEP Zentren 3)“ beschlossen. Dieser gilt als ein von der Gemeinde beschlossenes Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, das bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen ist.

Der Stadtentwicklungsplan Zentren 3 legt auf der Grundlage des Flächennutzungsplans die städtischen Zentren Berlins – mit Ausnahme der Nahversorgungszentren – fest. Die dem Plangebiet nächstgelegenen Zentren liegen im Bereich der historischen Mitte (Zentrumsbereich), an der Müllerstraße (Hauptzentrum) und an der Turmstraße (besonderes Stadtteilzentrum). Das Plangebiet selbst liegt nicht innerhalb eines städtischen Zentrumsbereichs.

Nach den Steuerungsgrundsätzen des Stadtentwicklungsplans sollen großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in den städtischen Zentren angesiedelt werden, bei Betrieben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten ist dies anzustreben.

#### I.3.4.4 Stadtentwicklungsplan Klima

Nach dem Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima, Mai 2011) wird das Bioklima des Plangebiets ebenso wie große Teile der übrigen dicht bebauten Innenstadt sowohl tags als auch nachts als bioklimatisch belastet eingestuft. Es wird eingeschätzt, dass diese Belastung in den nächsten Jahren noch zunehmen wird, so dass ein prioritärer Handlungsbedarf im Plangebiet und seinem Umfeld besteht.

Hinsichtlich der Grünflächen und Stadtbäume besteht eine Empfindlichkeit gegenüber dem Rückgang der Niederschlagsmengen im Sommer. Prioritärer Handlungsbedarf wird für den Bereich Heidestraße diesbezüglich jedoch nicht gesehen.

Als Maßnahmen zur bioklimatischen Entlastung und zur Verbesserung der Situation des städtischen Grüns werden ein hitzeangepasster Bau von Gebäuden (z.B. helle Fassadenfarben), Begrünungsmaßnahmen (Dach- und Fassadenbegrünungen, Baumpflanzungen) die Schaffung und der Erhalt von klimatischer Entlastungsflächen sowie wohnungsnaher Grünflächen, das Ausschöpfen der Potenziale zur Entsiegelung unbebauter Flächen sowie die Sicherung und Stärkung des Kaltluftzustroms genannt.

In der Analysekarte „Gewässerqualität und Starkregen“ ist das Plangebiet als ein Bereich mit Mischkanalisation und hohem Versiegelungsgrad gekennzeichnet. Der Stauraum in der Mischkanalisation soll hier erweitert und optimal bewirtschaftet werden.

#### I.3.4.5 Weitere Stadtentwicklungspläne

Die übrigen durch den Senat beschlossenen Stadtentwicklungspläne (Industrie und Gewerbe, Ver- und Entsorgung) enthalten mit Bezug auf das Plangebiet keine Festlegungen oder Konzepte, die für die geplanten Nutzungen relevant wären.

## **I.3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen**

### **I.3.5.1 Planwerk Innere Stadt**

Das am 11. Januar 2011 vom Senat beschlossene Planwerk Innere Stadt als von der Gemeinde beschlossene sonstige städtebauliche Planung (gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) beruht auf dem Planwerk Innenstadt von 1999, welches sowohl räumlich als auch methodisch erweitert und ergänzt wurde.

Wesentliche Ziele, die mit dem Planwerk Innere Stadt verfolgt werden, sind:

- Nachhaltige Stadtentwicklung durch Innenverdichtung und durch Aktivierung innerstädtischer Entwicklungspotenziale
- Bewahrung und Qualifizierung der Innenstadt als Wohn- und Arbeitsort für sozial unterschiedliche Bevölkerungsgruppen
- Qualifizierung des öffentlichen Raumes und innerstädtischer Grün- und Freiflächen durch Verbesserung ihrer Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität und Verknüpfung innerstädtischer Grün- und Freiflächen
- Verlagerung des nicht innenstadtbezogenen motorisierten Durchgangsverkehrs auf einen leistungsfähig zu gestaltenden Straßenzug bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes
- Stadtdialog und Neuformulierung der Berliner Stadtgestalt in einer identifikationsstiftenden Innenstadt
- Verflechtung von Einzelplanungen und Schaffung überbezirklicher städtebaulich-stadtgestalterischer Zusammenhänge
- Aktivierung kommunaler Grundstücke für selbstnutzende Bauherren und Bauherrengemeinschaften.

Die Flächen beiderseits der Heidestraße werden zusammen mit dem südlich angrenzenden Areal um den Humboldthafen als einer von sechs Schwerpunkträumen im inneren Stadtbereich benannt und als international ausgerichtete Topadressen für hochwertige Arbeitsplätze und Wohnformen in attraktiver Wasserlage eingestuft.

Die Darstellungen einer künftigen Bebauung im Planwerk Innenstadt entsprechen dem im Zusammenhang mit dem Masterplan Heidestraße (s.u.) erarbeiteten städtebaulichen Konzept des Büros ASTOC von 2009.

### **I.3.5.2 Masterplan Heidestraße**

Der auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses in einem gemeinsamen Verfahren erarbeitete und gleich lautend vom Senat und vom Bezirk Mitte am 5. Mai 2009 beschlossene „Masterplan Heidestraße“ bildet eine abgestimmte Grundlage für Vereinbarungen mit den Eigentümern und ist als von der Gemeinde beschlossene, sonstige städtebauliche Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Der Masterplan drückt die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Berlins für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung des Quartiers an der Heidestraße aus und definiert die angestrebten städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele und Qualitäten. Dabei handelt es sich um ein flexibles und fortschreibungsfähiges Konzept, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess verfeinert und konkretisiert wurde.

Als Orientierung für den Entwicklungsprozess werden im Senatsbeschluss und im gleich lautenden Beschluss des Bezirks Mitte die folgenden Leitlinien formuliert:

1. Das Stadtquartier Heidestraße zu einer Berlin-typischen Nutzungsstruktur entwickeln:

- Im Zentrum Berlins entsteht ein neues Stadtquartier in Bezug zur europäischen Stadt und in der Weiterentwicklung des identitätsstiftenden städtebaulich-architektonischen Erscheinungsbildes von Berlin.
- Die Lage des neuen Stadtteils bietet die Chance, dem Wohnen, Arbeiten und der Kultur in der Innenstadt eine besondere Adresse und Identität zu verleihen. Der enge Bezug zum Wasser, zum Regierungsviertel und zum Großen Tiergarten ermöglicht attraktives Leben im innerstädtischen Kontext.

- Die Lebendigkeit im Quartier wird durch eine Mischung von Arbeiten und Wohnen, von Einkaufen, Kultur und Freizeit entstehen. Dafür werden verschiedene Gebäude- und Nutzungstypen für unterschiedliche Zielgruppen und Nutzerbedürfnisse entwickelt.
- Die Kunst ist für den Standort ein besonderer identitätsstiftender Faktor.
- Einzelhandel wird als wichtige Nutzungskomponente für die Versorgung und Belebung des Gebiets in den Erdgeschosszonen der Geschäftsstraßen, insbesondere im Bereich Hauptbahnhof untergebracht. Für ausgewiesene Teilbereiche im Stadtquartier sind überhöhte Erdgeschosse für Läden und Gastronomie vorgesehen. Shopping Center sind als Handelsformate nicht vorgesehen. Dies ist durch die verbindliche Bauleitplanung zu regeln.
- Der notwendige Gemeinbedarf ist im Gebiet zu berücksichtigen. Im Bedarfsfall gehört hierzu eine Grundschule, die im Quartier, im angrenzenden Gebiet an der Lehrter Straße oder durch den Ausbau bestehender Einrichtungen unterzubringen ist.

## 2. Das Stadtquartier Heidestraße in die Stadt einbinden:

- Zur Anbindung an die umgebenden Stadtteile und zur Überwindung der trennenden Strukturen (Bahntrassen, Kanal) wird das Stadtquartier Heidestraße mit den umgebenden Stadtteilen und Grünflächen über Brücken und ein differenziertes Grün- und Wegenetz verbunden. Die Heidestraße als bezirksübergreifende Verbindung spielt hierbei in der Nord- Süd-Ausrichtung eine zentrale Rolle, ebenso wie auch eine Fuß- und Radwegeverbindung zum Regierungsviertel.
- Die Lage zwischen Hauptbahnhof und dem geplanten S-Bahnhaltepunkt Perleberger Brücke gewährleistet eine sehr gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

## 3. Den Standort Heidestraße nachhaltig und klimagerecht entwickeln:

- Durch die Konversion des Bahn- und Gewerbeareals wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und der Außenraum geschont. Das Leitbild für eine klimagerechte Stadt der Zukunft, konzipiert sowohl als kompakte als auch aufgelockerte Stadt muss hier umgesetzt werden.
- Maßnahmen zum Schutz der natürlichen Ressourcen (Regenwassernutzung und -versickerung, Nutzung regenerativer Energien, Dichte und Kompaktheit der Gebäude, u. a.) finden im Planungsprozess und in der Realisierung Anwendung. Dabei kann die Anbindung an Nah- und Fernwärmeversorgung eine große Bedeutung gewinnen. Es wird das Ziel angestrebt, über die geltenden Regelungen hinaus die Werte für CO<sub>2</sub> überdurchschnittlich zu unterschreiten und in großem Umfang erneuerbare Energien einzusetzen.
- Maßnahmen zur Verringerung von Wärmeinseln bei sommerlichem Hitzestress werden im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen sein.
- An den zentralen Standorten des öffentlichen Verkehrs (Hauptbahnhof, S-Bahnhof Perleberger Brücke) wird aufgrund ihrer hohen Lagegunst die Bebauung in qualitätvoller Art verdichtet.
- Mit der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit und den kompakten Baustrukturen entsteht ein Stadtquartier „der kurzen Wege“, dass durch sein Wegenetz den Rad- und Fußverkehr für die alltäglichen Wege im Quartier stärkt.
- Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine stadtverträgliche Steuerung und Lenkung des Verkehrs durch ein flächendeckendes Parkraumkonzept soll zur Verminderung des Individualverkehrs beitragen.
- Die Entwicklung des Standortes Heidestraße erfolgt unter umweltgerechten Gesichtspunkten. Zu hohe verkehrsverursachte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, sollen vermieden werden. Die Ziele der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet.

## 4. Die stadtstrukturellen und freiräumlichen Qualitäten mit besonderer Identität entwickeln:

- Das Stadtquartier erhält durch verschiedene Platz- und Raumfolgen in Ost-West-Richtung (Platz am Döberitzer Grünzug, Stadthafen, Platz und Park am Nordhafen) einen eigenen Rhythmus.
  - Die hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten werden durch das differenzierte Grün- und Freiraumnetz mit unterschiedlichen Charakteren ergänzt.
  - Durch den neuen Stadthafen wird ein Quartiersmittelpunkt geschaffen, der zugleich den öffentlichen Raum der Straße mit dem öffentlichen Raum des Kanals verbindet und die Identität des Stadtquartiers entscheidend prägt.
  - Der Kanalraum mit der Uferpromenade ist die wichtigste Freiraumachse.
  - Der Europaplatz als nördlicher Ausgang des Hauptbahnhofs ist als eine gestalterische Einheit über die Invalidenstraße hinaus zu realisieren.
  - Die nördliche Grünachse wird durch den Sellerpark, den Nordhafenpark und dem landschaftlich geprägten Stadtplatz definiert. Diese ist Bestandteil der Freiraumvernetzung, dient der Anbindung an den S-Bahn Halt und soll die Funktionen im Gebiet gliedern.
5. Das Verkehrsnetz integrativ ausbauen:
- Die Heidestraße wird zu einem Boulevard mit gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und Relevanz ausgebaut.
  - Der ÖPNV wird gefördert und ausgebaut. Die Option einer S-Bahnstation an der Perleberger Brücke soll im Zuge der Entwicklung weiter verfolgt werden.
  - Die gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der geplanten S-Bahnstation aus den geplanten Quartieren zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bus wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Die dem Beschluss beigefügte Planzeichnung enthält in generalisierender Darstellungsweise Aussagen

- zur Struktur und Gliederung der Bebauung,
- zur Verkehrserschließung über die Heidestraße und deren Ausbildung als Boulevard,
- zu inneren Erschließung der Baugebiete,
- zur Vernetzung mit dem Umfeld über Grünzüge und Brücken,
- zur räumlichen Verteilung von Art und Maß der Nutzung,
- zur Lage und Qualität der öffentlichen Räume und Grünflächen,
- zu Gebäudedominanten und Hochpunkten von Gebäuden,
- zur Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosszonen,
- zu Gestaltungsschwerpunkten und Orten mit besonderer Bedeutung
- sowie zur Einbindung von vorhandenen Gebäuden.

#### 1.3.5.3 Fördergebiet „Stadtumbau West“

Das Neuordnungsgebiet Heidestraße ist einer von vier Teilbereichen des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring/ Heidestraße, das im November 2005 vom Senat von Berlin auf der Grundlage von § 171b BauGB förmlich festgelegt wurde (Programm „Stadtumbau West“, Senatsbeschluss veröffentlicht im Amtsblatt für Berlin Nr. 62 vom 16. Dezember 2005, S. 4613). Es wurde in der Folge in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen.

Zu den für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b aufgeführten Maßnahmen gehören die Herstellung eines durchgehenden Uferwegs entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals vom Humboldthafen bis zum Nordhafen, eine Ergänzung des Geländes nördlich des Hamburger Bahnhofs zu einem „Kunstcampus“, eine Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Döberitzer Straße bis zum Schiffahrtskanal („Döberitzer Grünzug“) und eine Fußgängerbrücke über den Kanal zum Invalidenfriedhof.

Der so genannte „Döberitzer Grünzug“ ist als übergeordnete Grünverbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park westlich des Poststadions und dem Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals konzipiert. Teile dieses Grünzuges sollen als Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahme der Planfeststellung von 1995 (Nord-Süd-Verbindung) und der 2003/2005 modifizierten Planfeststellung für die S 21 umgesetzt werden.

#### I.3.5.4 Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan für Berlin ist eine sonstige von der Gemeinde beschlossene Planung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB. Seine Darstellungen sind im Bebauungsplan im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Der Lärmaktionsplan 2013 - 2018 wurde am 6. Januar 2015 vom Senat von Berlin beschlossen.

Als Grundlage für die Ermittlung der Belastungssituation dient die strategische Lärmkartierung entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie der EU. Hierbei wurden folgende Lärmindizes festgelegt:

- $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex), den Lärmindex für die allgemeine Belästigung und
- $L_{Night}$  (Nachtlärmindex), den Lärmindex für Schlafstörungen.

Die Kartierung erfolgt jeweils separat für die Lärmquellen Kraftfahrzeuglärm, lokaler Schienenverkehrslärm (U-Bahn, Straßenbahn), Eisenbahnlärm (S-Bahn, Fernbahn) und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm.

Die Beurteilung der Belastungssituation erfolgt anhand der Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen, die bereits mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2008 definiert wurden:

- 1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts: Bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.
- 2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts: Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Werden Gebiete, die auch dem Wohnen dienen sollen, in Bereichen geplant, die bereits hohen Geräuschemissionen ausgesetzt sind, muss abgewogen werden, ob planerisch entsprechende Festsetzungen getroffen werden müssen und können, die die negativen Auswirkungen des Verkehrslärms auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität mindern.

Im Allgemeinen wird hinsichtlich der Berücksichtigung der Lärminderungsplanung bei städtebaulichen Planungen auf „Handreichung zur umfassenden Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2013) verwiesen. Es sollen z.B. durch Lage und Zentralität des Quartiers, Qualität der Anbindungen sowie schnell erreichbare, attraktive Ruhe- und Grünbereiche lärmrobuste Stadtstrukturen geschaffen werden.

Lärmrobuste städtebauliche Strukturen sollen durch ein Mindestmaß an akustischen Qualitäten (Außenpegel), geschlossene Raumkanten zur Lärmquelle hin, ruhige Seiten für jeden Bebauungsteil / für jede Wohnung und ruhige Außenwohnbereiche an der Lärm abgewandten Seite gesichert werden.

#### I.3.5.5 Luftreinhalteplan Berlin 2011 - 2017

Berlin hat im Jahr 2005 erstmalig einen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufgestellt, in dem es insbesondere um die Verringerung von Feinstaub bis zum Jahr 2010 ging. Die Aufstellung dieses Aktionsplans war erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (Tagesmittel) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) in Berlin überschritten wurde.

Da 2010 weiterhin Überschreitungen von Luftqualitätsgrenzwerten für Feinstaub und Stickstoffdioxid und des kommenden Zielwertes für Benzo(a)pyren auftraten, musste der bisherige Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden. Der neue Luftreinhalteplan 2011-2017 wurde vom Senat am 18. Juni 2013 beschlossen. Er beinhaltet eine Situationsanalyse der Grenzwertüberschreitungen an Berliner Hauptverkehrsstraßen, eine Ursachenanalyse und eine Bilanzierung der bisherigen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, eine Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Schadstoffbelastung in der Stadt ohne

zusätzliche Maßnahmen und die Planung zusätzlicher Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte.

Der Luftreinhalteplan 2011-2017 strebt insbesondere die weitere Verringerung von Feinstaub an, da für diesen Luftschadstoff in Berlin noch die höchsten Grenzwertüberschreitungen gemessen werden.

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Flächennutzungsplan dargestellten Vorranggebietes Luftreinhaltung. Wenn für Neubauten andere Brennstoffe als Heizöl oder Gas verwendet werden sollen, dürfen deren Immissionen nicht höher liegen als bei der Verwendung von Heizöl.

Die durch die geplante Bebauung veränderten Durchlüftungsverhältnisse und die aus der geplanten Nutzung resultierende gesteigerte Schutzbedürftigkeit vor schädlichen Immissionen wurden in Fachgutachten untersucht und bei den Festsetzungen berücksichtigt.

#### I.3.5.6 Stadtentwicklungskonzept 2030

Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt wurde mit der so genannten BerlinStrategie bzw. dem Stadtentwicklungskonzept 2030 ein ressortübergreifendes Leitbild für eine nachhaltige Stadtentwicklung erarbeitet, um Berlins heutige Qualitäten bis 2030 zu erhalten, zu stärken und zukunftsfähig zu machen.

Neben den dazu dienenden acht Strategien definiert das Konzept räumliche Schwerpunkte der Entwicklung in Form von zehn sog. Transformationsräumen, darunter die beiden städtischen Zentren Berlin Mitte und City West.

Für Berlin Mitte werden der Hauptbahnhof mit der nördlich angrenzenden Europacity, das Rathausforum mit seinem Umfeld und die südliche Friedrichstadt als Schwerpunkte der künftigen Entwicklung gesehen.

Der Senat von Berlin hat die BerlinStrategie - Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030 am 11. November 2014 per Beschluss zur Kenntnis genommen.

#### I.3.5.7 Leitlinie "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung"

Am 28. August 2014 wurde das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" veröffentlicht. Eine erste Aktualisierung der Leitlinie erfolgte am 14. April 2015. Auf dieser Grundlage hat der Senat am 16. Juni 2015 den Bericht über die Einführung des "Berliner Modells" beschlossen. Daher sind die damit verfolgten Ziele für den Abschluss städtebaulicher Verträge zu Wohnungsbauvorhaben, für die ein Bebauungsplan neu aufgestellt oder wesentlich geändert wird, zu berücksichtigen. Mit dem "Berliner Modell" wird sichergestellt, dass der Vorhabenträger an den Kosten für jene Maßnahmen, die Voraussetzung oder Folge des Vorhabens sind, in angemessener Weise und Höhe beteiligt wird. Dabei handelt es sich zum einen insbesondere um die technische Infrastruktur, also z.B. die Erschließung, und zum anderen um die soziale Infrastruktur, wozu Kindertageseinrichtungen und Grundschulen zählen. Darüber hinaus ist mit dem Vorhabenträger zu vereinbaren, dass ein Anteil der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen gemäß den jeweils aktuellen Wohnungsbauförderbestimmungen des Landes Berlin versehen wird.

Aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes des Bebauungsplans 1-62b zum Zeitpunkt des Senatsbeschlusses (erste öffentliche Auslegung 2012, Abschluss des städtebaulichen Vertrages 2014) finden die Regelungen des "Berliner Modells" im vorliegenden Bebauungsplanverfahren keine Anwendung.

### **I.3.6 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte**

#### I.3.6.1 Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept der vom Bezirk Mitte am 18. November 2004 beschlossenen Bereichsentwicklungsplanung (BEP) geht entsprechend dem damaligen Konzept des Flächennutzungsplans noch von einer Verlegung der Bundesstraße B 96 an den Rand der Bahnfläche aus. Es stellt den Bereich zwischen dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und



der Heidestraße als allgemeines Wohngebiet W1 (hohe Dichte) dar. Südlich der zu einem Grünzug verbreiterten Döberitzer Straße ist unmittelbar östlich der Heidestraße ein Kerngebiet mit hohem Wohnanteil und dahinter bis zum Kanal eine Fläche für Gemeinbedarf mit hohem Grünanteil dargestellt. Der Kanal wird von Grünzügen eingefasst und an zwei Stellen durch Fuß- und Radwege überbrückt.

#### I.3.6.2 Fachplan Grün- und Freiflächen

Der Fachplan Grün- und Freiflächen des Bezirks Mitte von Berlin (Bezirksamtsbeschluss vom 2. Dezember 2008, BVV-Beschluss vom 18. Juni 2009) als ergänzender sektoraler Fachplan zur Bereichsentwicklungsplanung trifft Aussagen zum künftigen Freiraumkonzept, die auch das Plangebiet betreffen. Dargestellt werden die vorhandene uferbegleitende Grünfläche am Nordhafen und geplante Erweiterungsflächen südlich der Nordhafenbrücke, die auch einen Spielplatzstandort mit einschließen. Der Döberitzer Grünzug (mit einem Verlauf nördlich des Kunst-Campus) und der künftige Uferweg entlang des Schifffahrtskanals sind als geplante (bzw. im südlichen Abschnitt bereits realisierte) bezirkliche Grünverbindungen dargestellt; südlich der Kieler Brücke sind zwei weitere Kanalquerungen vorgesehen.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Bereichsentwicklungsplanung.

### **I.3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen**

#### I.3.7.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte wurde als fachlicher Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung am 18. November 2010 durch die Bezirksverordnetenversammlung beschlossen. Das Konzept soll für den Bezirk Mitte die planerische Grundlage zur Gewährleistung einer ausgewogenen und differenzierten Versorgungsstruktur für den Einzelhandel schaffen. Das Plangebiet wird im Kontext des „Mittelbereichs Tiergarten 1“ betrachtet, der auch den Bereich um den Hauptbahnhof, die östliche Seite der Lehrter Straße sowie das Gebiet zwischen Perleberger Straße und Ringbahn umfasst.

Für den Bereich um die Heidestraße wird festgestellt, dass die in Zukunft hier wohnenden und arbeitenden Menschen zur Nahversorgung entsprechende Angebote benötigen, da weder im Plangebiet noch in seiner Nachbarschaft vorhandene Nahversorgungszentren diese Aufgabe übernehmen können. Das Einzelhandelskonzept geht deshalb davon aus, dass sich im Bereich der Heidestraße mittelfristig ein Nahversorgungszentrum entwickeln soll. Mit Verweis auf den laufenden Planungsprozess werden keine Angaben zur Größe dieses Zentrums, zum nahversorgungsrelevanten Einzugsgebiet, zur Bau-, Nutzungs- und Angebotsstruktur oder zur Erreichbarkeit gemacht; die Festlegungen sollen im Rahmen der Projekt- und Bauleitplanung erfolgen. Hinsichtlich der Lage wird empfohlen, das Zentrum an zentraler Stelle im Quartier vorzusehen, da im Süden der Hauptbahnhof mit seinen Angeboten bereits einen Teil der Nachfrage abdecken wird.

Weiterhin enthält das Zentrenkonzept Ansiedlungsregeln für Betriebe des Einzelhandels. Danach ist Einzelhandel vorrangig in den bezirklichen Zentren anzusiedeln. Einzelhandelsbetriebe in Nahversorgungszentren sollen eine Größenordnung von 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nicht überschreiten und sich weitgehend auf Angebote der Nahversorgung beschränken. Großflächiger Einzelhandel soll außerhalb der Zentren und Fachmarkttagglomerationen nicht zulässig sein, nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nur bei Beschränkung auf nicht zentrenrelevante Sortimente. Wenn ein Bedarf nachgewiesen wird, kann unter bestimmten Umständen auch eine Ansiedlung auf unmittelbar an das jeweilige Zentrum anschließenden Flächen zugelassen werden.

### **I.3.8 Angrenzende Bebauungspläne**

#### **I.3.8.1 Bebauungsplan 1-63**

Der Bebauungsplan 1-63, der die künftigen Straßenverkehrsflächen der Heidestraße im Abschnitt zwischen der Perleberger Straße und der Minna-Cauer-Straße umfasst, wurde am 13. März 2013 festgesetzt. Die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 erfolgte inhaltlich abgestimmt mit den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c und dem festgesetzten Bebauungsplan II-201c.

Der Bebauungsplan 1-63 dient der planungsrechtlichen Vorbereitung einer Verbreiterung der Heidestraße und ihrem Ausbau als überwiegend vierstreifige anbaubare Stadtstraße mit Mittelstreifen und Baumreihen. Für den Abschnitt zwischen Nordhafenbrücke und Minna-Cauer-Straße hat der Bebauungsplan planfeststellungsersetzende Wirkung im Sinne von § 17b Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz und trifft auch Regelungen insbesondere zur baulichen Aufteilung der Straßenverkehrsflächen.

#### **I.3.8.2 Bebauungspläne 1-62a und c**

Für den Bebauungsplan 1-62 (Aufstellungsbeschluss am 18. August 2011 durch das Bezirksamt Mitte) wurde nach Durchführung der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im April 2011 aufgrund absehbar unterschiedlicher Zeitläufe bei der Konkretisierung der Planung eine Teilung des räumlichen Geltungsbereichs zur Weiterbearbeitung in drei Bebauungspläne vorgenommen; der Teilungsbeschluss des Bezirksamts Mitte erfolgte am 24. April 2012 und wurde im Amtsblatt Nr. 18 vom 4. Mai 2012 auf Seite 717 bekannt gemacht. Seit Ende März 2013 werden die drei Bebauungsplanverfahren 1-62a, 1-62b und 1-62c aufgrund der festgestellten außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung des Gebietes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weitergeführt.

Der Bebauungsplan 1-62a dient der planungsrechtlichen Vorbereitung der städtebaulichen Umstrukturierung der Flächen westlich der Heidestraße und trifft Festsetzungen insbesondere zu Art und Maß der baulichen Nutzung auf den Baugrundstücken. Entlang der Heidestraße sieht der Plan Mischgebietsflächen, entlang der Bahnanlagen gewerbliche Bauflächen – vorrangig für Büronutzungen - vor. An zentraler Stelle wird ein Nahversorgungszentrum für das Gesamtgebiet durch die Festsetzung als entsprechendes Sondergebiet gesichert. Eine öffentliche Grünfläche südwestlich der Nordhafenbrücke nimmt Bezug auf die im Bebauungsplan 1-62b angrenzend geplante Parkanlage, eine öffentliche Grünfläche mit integrierten Kinderspielflächen ist bahnbegleitend im Südwesten des Plangebietes vorgesehen. Im Herbst 2014 wurde eine erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB für den Bebauungsplan 1-62a durchgeführt, die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgt im ersten Halbjahr 2016.

Das Verfahren für den Bebauungsplan 1-62c südlich der Döberitzer Straße (Baublock bis zur Minna-Cauer-Straße) soll aufgrund der Planungsbefangenheit der Flächen bis zur Fertigstellung der S-Bahnlinie S 21 erst zu einem späteren Zeitpunkt weitergeführt werden.

#### **I.3.8.3 Vorhabenbezogene Bebauungspläne 1-92 VE und 1-93 VE**

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 6. August 2013 beschlossen, für eine Teilfläche des ehemaligen Grundstücks Heidestraße 14 einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 1-92 VE und am 6. Dezember 2013 für eine Teilfläche des ehemaligen Grundstücks Heidestraße 3 einen weiteren vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 1-93 VE aufzustellen. Gleichzeitig wurde jeweils beschlossen, den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b um die Flächen dieser vorhabenbezogenen Bebauungspläne zu reduzieren. Die Planungsziele für die beiden Bereiche wurden seitdem gegenüber dem Auslegungsstand des Bebauungsplans 1-62b von 2012 weiterentwickelt, jedoch nicht grundsätzlich geändert. Die beiden Bebauungspläne wurden zwischenzeitlich festgesetzt.

#### I.3.8.4 Bebauungsplan II-201b

Südlich des Plangebiets schließt der Geltungsbereich des am 22. Juni 2006 festgesetzten Bebauungsplans II-201b an, der südlich der Straßenmitte Bestands- und Erweiterungsflächen der Invalidenstraße festsetzt.

#### I.3.8.5 Bebauungsplan II-201c

Westlich des Abschnitts der Heidestraße südlich der Minna-Cauer-Straße schließt der Geltungsbereich des am 25. Oktober 2010 festgesetzten Bebauungsplans II-201c an das Plangebiet an, der die Flächen zwischen Minna-Cauer-Straße, Invalidenstraße und Heidestraße sowie den südlichen Abschnitt der Heidestraße umfasst. Der Plan setzt entlang der Heidestraße Kerngebiete (unter Begrenzung der Einzelhandelsnutzung) fest, mit einer überwiegend siebengeschossigen Bebauung, einem Hochhaus an der Minna-Cauer-Straße (das bereits gebaut ist) und einem weiteren am nördlichen Bahnhofsvorplatz. Der Bahnhofsvorplatz ist als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerfläche“ festgesetzt, die über eine 15 m breite Verkehrsfläche mit der Heidestraße verbunden ist. Die südliche Heidestraße wird in ihrem nördlichen Drittel als Straßenverkehrsfläche, im Übrigen als Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radverkehrsbereich“ festgesetzt.

### I.3.9 Planfeststellungen

#### I.3.9.1 Bahnflächen Hamburg-Lehrter-Güterbahnhof

Die Flächen beiderseits der Heidestraße dienen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Aufgabe des Güterbahnhofes im Jahre 2003 überwiegend dem Eisenbahnbetrieb.

Für den größeren Teil der Flächen östlich der Heidestraße (u.a. jetzige Flurstücke 294 und 323 - 326, Flur 43, Gemarkung Tiergarten) ist die förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bereits 2008 erfolgt.

Für die Flächen südlich der Nordhafenbrücke mit einem Regenrückhaltebecken wurde ein sogenanntes gestuftes Verfahren durchgeführt, und die zum Betrieb des Regenrückhaltebeckens erforderlichen Flächen aus dem ehemaligen Flurstück 82/6 herausgelöst, um die wesentlich größeren übrigen Teile dieses Flurstücks von der eisenbahnrechtlichen Widmung freizustellen. Für die Flurstücke 274, 276, 277 (jetzt 307 und 308) und 278 (Flur 43, Gemarkung Tiergarten) ist die Freistellung mit Beschluss vom 29. Mai 2012 erfolgt. Lediglich das mittlerweile in die Flurstücke 309 und 310 aufgeteilte Flurstück 275 (Flur 43, Gemarkung Tiergarten) ist weiterhin für Bahnbetriebszwecke erforderlich. Hierzu gehören neben dem oberirdischen Regenrückhaltebecken auch Teilflächen mit unterirdischen Leitungen und Verteilanlagen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62b. Diese planfestgestellten Flächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

#### I.3.9.2 Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal

Die östlich an das Plangebiet angrenzenden Wasserflächen gehören zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und sind gemäß Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) Teil einer Bundeswasserstraße. Gemäß § 1 Abs. 4 WaStrG sind diese Flächen für die Zwecke der Aufrechterhaltung des öffentlichen Schiffsverkehrs gewidmet und gelten als planfestgestellte Wasserflächen. Der Kanal ist als Hauptweg der Frachtschiffahrt vorbehalten und darf nicht durch Sportfahrzeuge befahren werden.

Zum Kanal gehören auch die unterschiedlich befestigten Uferbereiche. Die als Teil der Bundeswasserstraße gewidmeten Flächen liegen überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62b. Soweit ihre Nutzung im Zusammenhang mit der Entwicklung des Plangebiets beabsichtigt ist, sollen dazu Nutzungsverträge abgeschlossen werden. Lediglich die Flächen der Wasserstraße, die künftig mit Fußgängerbrücken überspannt werden sollen und die Uferböschung im Bereich des

künftigen Stadtplatzes, die in Form einer Treppenanlage in die Platzgestaltung integriert werden soll, wurden in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen.

#### I.3.9.3 Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich, die sich südlich und westlich des Plangebiets erstrecken, wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12. September 1995 abgeschlossen wurde. Der Beschluss bezieht sich auf die überwiegend außerhalb des Plangebiets gelegenen Anlagen der Fern- und Regionalbahn und der U-Bahn sowie auf Verkehrsflächen der Minna-Cauer-Straße und der Invalidenstraße.

Zu den planfestgestellten Anlagen gehört auch das Regenrückhaltebecken südöstlich des Knotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke, das der Rückhaltung und Vorklärung der vom Brückenbauwerk der Fernbahn und auf dem Gelände des früheren Containerbahnhofs anfallenden Niederschlagswasser dient (s.o.).

#### I.3.9.4 Bundesstraße B 96

Der Straßenzug Minna-Cauer-Straße – Heidestraße – Nordhafenbrücke ist Teil der Bundesstraße B 96. Das Plangebiet des Bebauungsplans 1-62b umfasst zwei kleinere Teilflächen dieser Bundesstraße nördlich und südlich der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke. Nach dem geplanten Umbau des Knotens auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 werden diese Teilflächen für Zwecke der Bundesstraße funktionslos.

#### I.3.9.5 Planfeststellungsverfahren für die Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Invalidenstraße - Hauptbahnhof

Die bestehende Straßenbahntrasse in der östlichen Invalidenstraße wird über den Vorplatz des Hauptbahnhofs zu einer neuen Wendeschleife im Bereich der Straße Alt-Moabit verlängert. Der Planfeststellungsbeschluss für die neue Verkehrsverbindung erfolgte am 15. Januar 2010 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und wurde am 19. Februar 2010 im Amtsblatt für Berlin öffentlich bekannt gemacht (ABl. S. 223), die Bauarbeiten in der Invalidenstraße sind abgeschlossen. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahntrasse erfolgte auch ein Ausbau der Invalidenstraße. Die Straßenbahntrasse verläuft in Mittellage der Invalidenstraße und erforderte südlich des Plangebiets eine Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche, im Plangebiet selbst eine Reduzierung der Breite des nördlichen Gehweges unter Fortfall der Straßenbäume. Abgesehen von der geringfügigen Inanspruchnahme einer etwa 2 m<sup>2</sup> großen Fläche im Eckbereich zur Heidestraße (Flurstück 64/3) ist innerhalb des Plangebiets keine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche erforderlich. Unmittelbar westlich der Heidestraße wurde in Mittellage eine Haltestelle eingerichtet.

### I.4 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Mit der Aufgabe des Containerbahnhofs und der Eröffnung des Tiergartentunnels der Bundesstraße B 96 im Jahr 2003 und der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs im Juni 2006 rückte der Bereich an der Heidestraße ins Blickfeld stadtplanerischen Interesses. Im Rahmen des „Wasserlagenentwicklungsplans“ (2002), der „Strategien nördlicher Cityrand“ (2003) und der Voruntersuchungen zum Bund-Länder-Programm „Stadtumbau West“ (2006) wurden erste Entwicklungsziele formuliert. Vorgegangen war 1996 die Eröffnung des Museums für Gegenwart im früheren Hamburger Bahnhof, die in den Folgejahren Ausgangspunkt für die Ansiedlung von Galerien und Ateliers wurde.

2007 führten das Land Berlin und die drei größten Grundstückseigentümer im Gebiet das städtebauliche Wettbewerbsverfahren „Berlin Heidestraße“ für das 40 ha große Gelände zwischen Perleberger Straße und Invalidenstraße durch. Das Preisgericht bestimmte 2008

den Entwurf des Büros ASTOC GmbH & Co. KG (zusammen mit den Büros Studio UC und Argus) als ersten Preis.

Auf der Grundlage der Wettbewerbsentscheidung wurden Workshops zur Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses und zur Erarbeitung eines Masterplans durchgeführt. In vier öffentlichen „Standortkonferenzen“ wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben die Planungsüberlegungen und den Stand des Masterplans zu erörtern.

Durch einen am 5. Mai 2009 gleich lautend gefassten Beschluss „Masterplan Heidestraße - Beschluss über die Leitlinien und Entwicklungsziele für die Entwicklung des Standortes beiderseits der Heidestraße“ haben sich der Senat von Berlin und das Bezirksamt Mitte auf ein strategisches Leitbild für die zukünftige Entwicklung des neuen Stadtquartiers festgelegt (BA-Beschluss Nr. 665 vom 5. Mai 2009, BVV Drucksachen-Nr.: 1236/III, Senatsbeschluss Nr. S-2050/2009 vom 5. Mai 2009). Im Zusammenhang mit dem Masterplan wurde ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, der die dem Masterplan zugrunde liegende städtebauliche Konzeption verdeutlicht; dieser war jedoch nicht Gegenstand der o.g. Beschlüsse.

Am 18. August 2009 beschloss das Bezirksamt Mitte die Aufstellung des Bebauungsplans 1-62, der bis auf die Heidestraße (Bebauungsplan 1-63) und den Bereich am Europaplatz (Bebauungsplan II-201c) den überwiegenden Teil des Masterplangebiets zum Gegenstand hatte. Nach Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Behörden sowie der Abwägung der Ergebnisse wurde der Bebauungsplan 1-62 aufgrund absehbar unterschiedlicher Zeitläufe bei der Konkretisierung der Planung durch Beschluss des Bezirksamtes Mitte von Berlin vom 24. April 2012 in die Planbereiche 1-62a (westlich der Heidestraße /nördlich der Döberitzer Straße), 1-62b (östlich der Heidestraße) und 1-62c (westlich der Heidestraße /südlich der Döberitzer Straße) geteilt.

Die Heidestraße selbst, die für die Verbreiterung der Heidestraße vorgesehenen Flächen sowie die künftige Zufahrt zur Nordhafenbrücke wurden durch den planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 1-63, der am 13. März 2013 festgesetzt wurde, geplant. Der Bebauungsplan 1-63 wurde in enger Abstimmung mit den Bebauungsplänen 1-62a, b und c aufgestellt.

## **II. Umweltbericht**

### **II.1 Einleitung**

#### **II.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans**

Im Folgenden werden die Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplans 1-62b kurz zusammengefasst. Eine ausführliche Darstellung erfolgt im Abschnitt III.1 (Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt).

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62b soll das ehemalige Bahn- und Gewerbegebiet östlich der Heidestraße zu einem urbanen Stadtquartier entwickelt werden. Dem Bebauungsplanverfahren liegt ein abgestimmtes Bauungs- und Nutzungskonzept zugrunde, das durch folgende Merkmale charakterisiert ist:

- Neustrukturierung des Gebiets zur Nutzung des Standortpotenzials der Flächen und Transformation des ehemaligen Bahngeländes in ein Stadtquartier mit gemischter Nutzungsstruktur und hohem Wohnanteil,
- Einbindung des Stadtquartiers in einen städtischen Kontext,
- Entwicklung stadtstruktureller und freiräumlicher Qualitäten mit besonderer Identität und
- integrativer Ausbau des Verkehrs- und Wegenetzes.

Im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b eingeschränkt. Teilbereiche wurden nunmehr im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen (1-92 VE, 1-93 VE) weitergeführt. Für die im Bebauungsplan 1-62b verbleibenden Flächen von insgesamt rund 137.000 m<sup>2</sup> sind 70.500 m<sup>2</sup> für neue Baugebiete (WA, MI, MK) vorgesehen. 35.000 m<sup>2</sup> Grundfläche werden für öffentliche Verkehrsflächen

(Straßenverkehrsflächen, Uferweg, Platzflächen) und 6.400 m<sup>2</sup> für eine öffentliche Parkanlage benötigt. In den übrigen Teilen des Geltungsbereichs werden die bestehenden Nutzungen bauleitplanerisch fortgeschrieben. Der zusätzliche Bedarf an Boden ist dabei relativ gering, da das Gebiet bereits baulich genutzt wird. Der Anteil versiegelter Bodenflächen wird sich gegenüber der Situation bei Beginn der Planung voraussichtlich von 70 % auf 76 % erhöhen.

## **II.1.2 Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen**

### **II.2.1.1 Baugesetzbuch**

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Die Bauleitpläne sollen gem. § 1 Abs. 5 BauGB 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 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.

Ausgehend von den Vorgaben der Anlage 1 zum Baugesetzbuch werden die für die Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB) ermittelten Umweltauswirkungen im Umweltbericht beschrieben und bewertet. Dabei werden die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 a), c), d) und i) BauGB genannten Schutzgüter zur Grundlage der Gliederung gemacht.

Die übrigen unter § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Belange werden, soweit sie für diese Umweltprüfung Relevanz besitzen, bei dem zum jeweiligen Belang passenden Schutzgut eingeordnet. So finden sich Angaben zum sachgerechten Umgang mit Abwässern beim Gliederungspunkt „Wasser“. Die Belange der Vermeidung von Emissionen, der Nutzung erneuerbarer Energien, der sparsamen und effizienten Nutzung von Energie und der Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität werden beim Gliederungspunkt „Luft und Klima“ berücksichtigt. Die Ziele des Landschaftsprogramms werden in Kapitel I.3.3 dargestellt. Angaben zur Berücksichtigung dieser Ziele finden sich in den jeweils passenden Abschnitten des Kapitels II.2.

Die Berücksichtigung des in § 1a Abs. 2 BauGB geforderten sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden, insbesondere durch Maßnahmen zur Innenentwicklung, wird in Kapitel III.1.1 beschrieben.

Nach § 1a Abs. 3 BauGB ist die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz in der Abwägung zu berücksichtigen. Dazu wird im Rahmen der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung schutzgutbezogen ermittelt, ob und in welchem Umfang bei Realisierung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes oder Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, also Eingriffe, zu erwarten sind. Auf dieser Grundlage wird in Kapitel II.2.4.1 beurteilt, ob das Vorhaben insgesamt einen Eingriff bewirken wird. Nachfolgend werden die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung beschrieben. Dabei wird bei der Ausgleichsentscheidung berücksichtigt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die bei Realisierung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe bereits vor der Aufstellung des Bebauungsplans zulässig waren.

Wie den Erfordernissen des Klimaschutzes nach § 1a Abs. 5 BauGB Rechnung getragen wurde, wird in Kapitel II.2.4.2 dargelegt.

### II.1.2.2 Bundesnaturschutzgesetz, Berliner Naturschutzgesetz

- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 421 der Verordnung vom 31 August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBln) vom 29. Mai 2013 (GVBl. S. 140)

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (§ 1 BNatSchG).

Die §§ 13 - 18 BNatSchG regeln Eingriffe in Natur und Landschaft. Dies sind nach der Legaldefinition Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. § 16 NatSchGBln enthält eine Liste von Vorhaben, die Eingriffe im Sinne der Definition darstellen. Die Eingriffsbeurteilung erfolgt in Kapitel II.2.4.1 des Umweltberichts auf Grundlage der Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung.

Sind auf Grund der Aufstellung der Bebauungsplans Eingriffe zu erwarten, so wird nach § 18 Abs. 1 BNatSchG über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz von Eingriffen nach den Vorschriften des Baugesetzbuches entschieden (vgl. Kap.II.1.2.1).

Aus Gründen des allgemeinen Artenschutzes ist es nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG verboten, Bäume außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grünflächen, sowie Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze im Zeitraum vom 1. März bis 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen.

Ausgenommen von dem Verbot sind zulässige Bauvorhaben, wenn nur geringfügiger Gehölzbewuchs beseitigt werden muss, oder wenn das Vorhaben in öffentlichem Interesse nicht auf andere Art und Weise oder zu anderer Zeit durchgeführt werden kann.

Das Verbot dient vor allem dem Schutz von Fortpflanzungstätten von Tieren, die Gehölze als (Teil)lebensraum nutzen. Die Vermeidungswirkungen des Verbots werden in Kapitel II.2.4.4 erläutert.

§ 44 BNatSchG regelt die Vorschriften für besonders geschützte Arten. In der Umweltprüfung werden in Kapitel II.2.1.2(b) die im Rahmen von artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen ermittelten besonders geschützten Arten dargestellt. Der Untersuchungsumfang wurde dabei so gewählt, dass im Rahmen der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes eine Prüfung auf eine mögliche Verletzung der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfolgen kann (vgl. Kap. II.2.2.2(c)).

Maßnahmen zur Vermeidung von Verstößen gegen die Zugriffsverbote, ggf. durch die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen, werden in Kapitel II.2.4.2 erläutert.

Der Baumbestand in Berlin wird durch die Baumschutzverordnung (BaumSchVO Bln) als geschützter Landschaftsbestandteil geschützt. Von der Verordnung erfasst werden Laubbäume (mit Ausnahme von Obstbäumen), Waldkiefern, Walnussbäume und Türkische Baumhasel ab 80 cm Stammumfang. Bei mehrstämmigen Bäumen gilt ein Mindestumfang eines Stammes von 50 cm; jeweils gemessen in 1,3 m Höhe über dem Boden.

Gemäß § 3 Abs. 3 BaumSchVO Bln ist bei der Planung und Durchführung von Vorhaben und Maßnahmen vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der geschützten Bäume unterbleiben. Die Beseitigung geschützter Bäume darf u.a. nur dann zugelassen werden, wenn eine sonst zulässige Nutzung des Grundstücks nicht oder nur unter wesentlichen Beschränkungen verwirklicht werden kann oder eine solche Nutzung unzumutbar beeinträchtigt wird. Für den Verlust geschützter Bäume sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen (ökologischer Ausgleich) oder es ist eine Ausgleichsabgabe zu zahlen.

#### II.1.2.3 Bundes-Bodenschutzgesetz, Berliner Bodenschutzgesetz

- Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 101 Absatz 30 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- Berliner Bodenschutzgesetz - (Bln BodSchG) vom 24. Juni 2004 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209)

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist es, den Boden in der Leistungsfähigkeit seiner natürlichen Funktionen und Nutzungen aller Art zu sichern oder wiederherzustellen. Gefahren für den Boden und vom Boden ausgehende Gefahren sollen abgewehrt werden. Weiterhin müssen vorsorgebezogene Anforderungen einen dauerhaften Schutz der Funktionen des Bodens gewährleisten. Das Bundesbodenschutzgesetz fordert den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden. Dies entspricht den Vorschriften zum Bodenschutz des Baugesetzbuches.

Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) konkretisiert die Bedingungen für die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr durch die Festlegung von Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerten für verschiedene Wirkungspfade auf den Menschen und das Grundwasser sowie den Boden selbst.

Wegen der aus der Vornutzung des Geländes resultierenden Altlasten (vgl. Kap. II.2.1.3(b)) kommt Planungen zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Bodens eine hohe Bedeutung zu. Die zu erwartenden Auswirkungen auf den Boden und seine Funktionen werden in Kapitel II.2.1.3 erläutert. Festsetzungen und geplante Maßnahmen zur Sicherung und Wiederherstellung der Bodenfunktionen werden in Kapitel II.2.4.2(d) beschrieben.

#### II.1.2.3 Bundes-Immissionsschutzgesetz, Landesimmissionsschutzgesetz Berlin

- Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist,
- Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 5. Dezember 2005 (GVBl. S. 735), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Februar 2010 (GVBl. S. 38)

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umweltauswirkungen zu schützen. Daneben soll schädlichen Umwelteinwirkungen vorgebeugt werden und ein Schutz gegenüber den möglichen Auswirkungen von genehmigungsbedürftigen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und in gewissem Umfang auch gegenüber den Verkehrsemissionen erreicht werden.

Als schädliche Umwelteinwirkungen gelten erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und vergleichbare Einwirkungen.

Gemäß den Planungsgrundsätzen (§ 50 BImSchG) sind Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Die im Plangebiet entstehenden Emissionen müssen so begrenzt werden, dass im Einwirkungsbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten.



(a) *Geräusche*

Da keine gesetzlichen Grenzwerte zum Schallschutz im Rahmen von städtebaulichen Planungen bestehen, wird hier zur Beurteilung allgemein die DIN 18005-1:2002-07 (Schallschutz im Städtebau) angewendet. Die Norm gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei städtebaulichen Planungen. Sie benennt die wichtigsten Schallquellen und einschlägige Normen, die zur Berechnung und Beurteilung von Schallimmissionen verwendet werden sollen.

Im Beiblatt 1:1987-05 zu DIN 18005-1 werden für aus den Baugebieten der BauNVO abgeleitete Gebiete Orientierungswerte angegeben, deren Einhaltung tags (6:00 bis 22:00) und nachts (22:00 bis 6:00) anzustreben ist.

Schalltechnische Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005-1

Gebietstyp	Orientierungswerte in dB(A)	
	tags	nachts
Kerngebiete	65	55
Mischgebiete	60	50
allgemeine Wohngebiete	55	45
Parkanlagen	55	55

Können Orientierungswerte bei einer bereits gegebenen Vorbelastung, z.B. durch Heranrücken einer schutzbedürftigen Nutzung an eine vorhandene Schallquelle, nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass durch die Festsetzung von aktiven und passiven Maßnahmen zum Schallschutz (Zuordnung und Flächen und ausreichende Abstände, Abschirmungen, Vermeidung von unerwünschten Reflexionen, schalltechnisch günstige Anordnung von Gebäuden und Aufenthaltsräumen in Gebäuden, Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden.

Zur Minderung der Belastungen durch Umgebungslärm (6. Teil BImSchG) werden für das Berliner Stadtgebiet Lärmkarten ausgearbeitet und ein Lärmaktionsplan aufgestellt und fortgeschrieben. Seine Beurteilungsgrundlagen, Ziele und Maßnahmen werden in Kapitel I.3.5.4 beschreiben.

Mit dem Bebauungsplan 1-62b soll planungsrechtlich der Neubau einer öffentlichen Straßenschleife (Planstraße 1.1 – 1.3) ermöglicht werden, womit der Anwendungsbereich der 16. BImSchV gegeben ist. Die Verkehrsstärke dieser Planstraße ist jedoch gering. Für die vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen (Heidestraße 53, Kieler Straße 1/ Scharnhorststraße 28 östlich des Berlin-Spandauer -Schiffahrtskanals) kann nach Aussage des Fachgutachtens wegen eines Abstands von mindestens 180 m und der schallabschirmenden Wirkung der geplanten Baukörper eine durch den Neubau der Planstraße verursachte Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch ohne rechnerischen Nachweis mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die Lärmsituation im Plangebiet wurde in einem Fachgutachten (ALB 2014) untersucht. Dabei kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich des Verkehrslärms die Orientierungswerte deutlich überschritten werden. Daher wurden verschiedene Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz geprüft. Die Ergebnisse des Gutachtens sowie die dadurch notwendig werdenden Schutz- und Sanierungsmaßnahmen werden in den Kapiteln II.2.1.3(b) und II.2.2.3(b) erörtert.

(b) *Luftverunreinigungen*

Hinsichtlich der Luftgüte ist die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) von Bedeutung, die u. a Immissionsgrenzwerte für

die Luftbelastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstäuben (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) Benzol und anderen Luftschadstoffen enthält, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen.

Für die Umweltprüfung relevante Immissionsgrenzwerte

Luftschadstoff	Zeitraum	Immissionsgrenzwert [µg/m³]	Anzahl der zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr
NO <sub>2</sub>	Stundenmittelwert	200	18
	Jahresmittelwert	40	
PM <sub>10</sub>	Tagesmittelwert	50	35
	Jahresmittelwert	40	
PM <sub>2,5</sub> *	Jahresmittelwert	25	
Benzol	Jahresmittelwert	5	

\* gültig ab 2015

Sowohl die aus der geplanten Nutzung resultierenden Emissionen und veränderten Ausbreitungsbedingungen unter Berücksichtigung der aus der geplanten Nutzung resultierenden gesteigerten Schutzbedürftigkeit vor schädlichen Immissionen wurden in einem Fachgutachten untersucht (VCDB 2011). Die zur Einhaltung von Grenzwerten notwendigen Maßnahmen werden in Kapitel II.2.2.5(b) erläutert.

Überschreiten in einem Ballungsraum die Schadstoffwerte einen Immissionsgrenzwert, so muss ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden. Für Berlin war die Aufstellung 2005 erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (24h-Wert) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) überschritten wurde. Da in den letzten Jahren Grenzwerte weiterhin teilweise deutlich überschritten wurden, fand mit dem Luftreinhalteplan 2011 - 2017 eine Fortschreibung statt. Ziele und Maßnahmen des Plans werden in Kapitel I.3.5.5 beschreiben.

#### II.1.2.5 Wasserhaushaltsgesetz, Berliner Wassergesetz

- Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 320 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005 (GVBl. S. 357, ber. 2006, S. 248 und 2007, S. 48), zuletzt geändert durch § 11 Abs. 7 des Gesetzes vom 21. April 2016 (GVBl.S.218)

Für die Bauleitplanung sind vor allem die Bestimmungen zur Bewirtschaftung des Grundwassers (Kapitel 2, Abschnitt 4) des Wasserhaushaltsgesetzes relevant. Danach ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermieden wird. Hierzu zählt insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und -neubildung. Vorhandene Schadstoffkonzentrationen sollen zurückgeführt werden.

Nach § 36a Abs. 1 BWG soll Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden, es sei denn, es sind dadurch Verunreinigungen des Grundwassers zu besorgen. Eine Pflicht zur Versickerung besteht nicht. Allerdings wird durch die so mögliche Befreiung vom Niederschlagswasserentgelt ein Anreiz für die ortsnahe Versickerung geschaffen. Über die Vorbedingungen für eine gefahrlose Versickerung von Niederschlagswasser gibt die Niederschlagswasserfreistellungsverordnung Auskunft. Sie regelt die Erlaubnisfreiheit der Versickerung von Niederschlagswasser, das auf versiegelten Flächen anfällt, in Versickerungsanlagen. Da mit Ausnahme der Bestandsflächen im Süden, der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans im Bodenbelastungskataster Berlin als Altlast geführt

wird, besteht im Plangebiet keine Erlaubnisfreiheit gemäß Niederschlagswasserfreistellungsverordnung.

Die Bestimmungen zur Bewirtschaftung des Grundwassers werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Einen Überblick über den Zustand des Wasserhaushaltes wird in Kapitel II.2.1.4 gegeben, die Auswirkungen des Plans in Kapitel II.2.2.4 dargestellt. Festsetzungen zur örtlichen Versickerung von Niederschlagswasser werden im Bebauungsplan nicht getroffen. Die Darstellung eines Regenrückhaltebeckens erfolgt als nachrichtliche Übernahme (Bahnbetriebsanlage). Die geplanten Maßnahmen zur Sanierung von Grundwasserverunreinigungen werden in Kap II.2.1.3(b) beschrieben.

## **II.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **II.2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

#### II.2.1.1 Mensch und seine Gesundheit

##### *(a) Lärm*

Das Plangebiet liegt im Zentrum Berlins. Es wird durch stark befahrene Straßen (Invalidenstraße, Heidestraße, Nordhafenbrücke) begrenzt. Weiter westlich, jenseits der Heidestraße und des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62a, verlaufen die ebenfalls stark befahrenen Bahnanlagen zum Hauptbahnhof mit S-Bahn-, Nah-, Fern- und Güterverkehr.

Die aktuelle strategische Lärmkarte Gesamtverkehrslärm (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex<sub>DEN</sub>, Stand 2012, Rasterdarstellung) weist das Plangebiet als stark lärmbelastet aus. Es werden in den straßennahen Bereichen Werte von 70 dB(A) und mehr erreicht. Diese Werte liegen oberhalb der Schwellenwerte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen. Bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden. Obwohl für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erstellten strategischen Lärmkarten eine eigene Berechnungsvorschrift (VBUS) besteht und daher eine direkte Vergleichbarkeit zur DIN 18005-1 nicht gegeben ist, ist von einer Überschreitung der Orientierungswerte für Kern-, Misch- und Wohngebiete auszugehen.

Im rückwärtigen Bereich zum Kanal liegen die Beurteilungspegel flächendeckend über 55 dB(A). Die Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen werden hier nicht mehr überschritten, von einer Überschreitung der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete und Parkanlagen ist aber größtenteils auszugehen.

Auch für den Nachtzeitraum ist die Belastung als hoch einzustufen.

Eine genauere Analyse der für das Plangebiet relevanten bestehenden Immissionen erfolgte im Rahmen einer verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung (VCDB 2011) Die wesentlichen Lärmbeeinträchtigungen gehen von der Schallquelle Straßenverkehr und in untergeordnetem Maße vom Schienenverkehr aus. Sie werden im Gutachten jeweils eigenständig untersucht. Weiteren Lärmquellen wie Gewerbe, Schifffahrt und Luftverkehr wurden für das Untersuchungsgebiet schalltechnisch als nicht relevant eingeschätzt und daher nicht näher untersucht.

Bei der Ermittlung der Geräuschemissionen des Straßenverkehrs wurden die Geräuschemissionen der Heidestraße, Invalidenstraße, Lehrter Straße, Perleberger Straße, Fennstraße, Sellerstraße, Müllerstraße und Chausseestraße berücksichtigt. Grundlage der Ermittlung nach der Berechnungsvorschrift RLS-90 für den Ist-Zustand ist die Verkehrsmengenkarte 2009. Es werden in den an den Straßenraum angrenzenden Abschnitten Pegel von tagsüber bis zu 67 dB(A) und nachts bis zu 60 dB(A) ermittelt.

Weitere Lärmimmissionen gehen vom Schienenverkehr der westlich des Plangebiets gelegenen Bahnanlagen aus. Dabei werden Werte von 66 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts erreicht. Im Geltungsbereich wird diese Lärmquelle weitgehend von den Emissionen der Heidestraße überlagert und trägt nur in untergeordnetem Umfang zur Lärmbelastung des

Gebietes bei. Die Emissionen der planfestgestellten Straßenbahn in der Invalidenstraße und der S-Bahnzüge durch den Hauptbahnhof haben sich gegenüber den bereits aufgeführten Werten und Strecken als nicht relevant in ihrer Wirkung auf das Plangebiet erwiesen.

Für den Prognosehorizont 2025 ohne eine Umsetzung der Bebauungspläne im Bereich des Masterplans Heidestraße (Variante 0 des Gutachtens) werden die gleichen Werte wie für den Ist-Zustand prognostiziert. Lediglich in der Invalidenstraße wäre von einem geringfügigen Rückgang der Pegel auszugehen.

#### *(b) Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität*

Wegen seiner Lage am Wasser hat das Gebiet grundsätzlich ein hohes Potential für die wohnungsnaher Erholung und als Verbindung im übergeordneten Freiraumverbund der Stadt. Für eine Nutzung des Potentials fehlen aber zurzeit noch grundlegende Voraussetzungen. Ein Großteil der Flächen sind Brachen, ungenutzte Gewerbestandorte oder Verkehrsflächen; öffentliche Grün- und Freiflächen sind nicht vorhanden. Da keine Zugänglichkeit, vor allem des Uferbereichs, gegeben ist, besteht derzeit keine Möglichkeit zur Erholungs- und Freizeitnutzung. Eine Ausnahme ist der promenadenartig gestaltete Uferabschnitt im Bereich des Museums für Gegenwart. Auch der denkmalgeschützten Ehrenhof des Museums bietet Möglichkeiten für kurze Aufenthalte.

Nördlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke grenzt die 0,6 ha große öffentlich Grünfläche „Nordhafen OT Tiergarten“ an das Plangebiet an. Wegen ihrer geringen Größe und isolierten Lage hat die sich am Ufer des Nordhafens entlang ziehende, schmale Grünanlage trotz ihres Wasserbezugs derzeit nur geringe Aufenthaltsqualitäten. Der ungepflegte Zustand sowie die hohe Lärmbelastung durch den Straßenverkehr mindern die Attraktivität zusätzlich.

Südwestlich des Plangebiets befindet sich der 3 ha große 'Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis Moabit'.

Auf der östlichen Seite des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals erstreckt sich mit dem Mettmannplatz, der Grünfläche am östlichen Ufer des Nordhafens, dem unlängst ausgebauten Uferweg sowie dem Invalidenfriedhof ein Netz von wohnungsnahen Grünanlagen. Über die Boyenstraße, einen geplanten Fußweg in Höhe des BND-Geländes und die Invalidenstraße ist dieses Netz an Grünanlagen zudem mit dem Panke-Grünzug und dem Invalidenpark verbunden. Aus dem Plangebiet heraus lässt sich das Grünflächennetz zurzeit jedoch nur im Norden (Kieler Brücke) und im Süden (Invalidenbrücke) erreichen. Im mittleren Abschnitt fehlt eine entsprechende Verbindung.

Mit dem Fritz-Schloß-Park befindet sich eine siedlungsnaher, über 10 ha große Grünfläche in einer Entfernung von ca. 1 km. Der Zugang aus dem Plangebiet ist derzeit (bis zur durchgehenden Fertigstellung des geplanten Döberitzer Grünzugs) jedoch, lediglich auf eher informelle Art im Zuge der verlängerten Döberitzer Straße sowie im nördlichen Bereich über die stark befahrene Perleberger Brücke möglich. Der Volkspark Humboldthain befindet sich in ca. 1,5 km Entfernung. Auch hier ist die Erreichbarkeit wegen des Kanals eingeschränkt. Der Spreebogenpark südlich des Hauptbahnhofs liegt ca. 1 km entfernt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im Umfeld des Plangebiets zwar einige öffentliche Grünanlagen und sonstige für die Erholung nutzbare Einrichtungen befinden, die Bahntrasse im Westen und der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Osten jedoch eine stadtstrukturelle Barriere bilden, die eine Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren behindern.

### II.2.1.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

#### *(a) Flora*

Im Mai 2009 wurde für das Untersuchungsgebiet östlich und westlich der Heidestraße eine Biotoptypenkartierung im Maßstab 1:1.000 durchgeführt (Betzner 2009). Dabei wurden vorherrschende Pflanzenarten bestimmt und das Gebiet entsprechend seiner naturräumlichen Ausstattung den jeweiligen Biotoptypen der Biotoptypenliste Berlin zugeordnet. Die Kartierung wurde im März 2012 in Vorbereitung auf die erste öffentliche Auslegung für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b aktualisiert.

Seit diesem Zeitpunkt wurden auf dem Gelände zur Vorbereitung erforderlicher Altlastensanierungen und der geplanten Bebauung umfangreiche Abriss- und Beräumungsarbeiten durchgeführt. Mit Ausnahme des Kornversuchsspeichers, des Hamburger Bahnhofs und der Justizeinrichtungen an der Invalidenstraße sowie den Rieckhallen wurde die Bestandsbebauung vollständig entfernt und die bestehenden Erschließungsflächen aufgenommen. Im Zuge dieser Maßnahmen sind auch die zum Zeitpunkt der Kartierung bestehenden Vegetationsflächen nahezu vollständig entfallen. Die beräumten Flächen sind aktuell als vegetationslose Baustellenfläche (Biotoptyp 12730) anzusprechen.

Im Zuge der Biotopkartierung wurde auch der Einzelbaumbestand erfasst. Als untere Größenschwelle wurde dabei der Anwendungsbereich der Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO Bln) zu Grunde gelegt. Untermaßige Bäume wurden bei der Wahl des Biotoptyps berücksichtigt. Größere nicht geschützte Bäume (Nadelbäume oder Obstbäume) waren im Plangebiet so gut wie nicht vorhanden. Abweichend vom Anwendungsbereich der BaumSchVO Bln wurden aus Gründen der Vollständigkeit auch Bäume im Bereich des Gartendenkmals „Hamburger Bahnhof“ in die Kartierung aufgenommen. Da die Uferböschung des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals außerhalb des Geltungsbereichs liegt, wurden dort wachsende Gehölze nicht in die Bilanzierung einbezogen. Hinsichtlich der Artzusammensetzung dominierten aus Wildaufwuchs stammende Pionierbaumarten wie Pappel (*Populus spec.*), Ahorn (*Acer spec.*), und Birken (*Betula pendula*). Die Säulenpappeln (*Populus nigra 'Italica'*) besaßen gebietsprägenden Charakter. Die Vitalität der Bäume war überwiegend gut.

Von den 120 nach BaumSchVO Bln geschützten Bäumen, die im März 2012 im Geltungsbereich kartiert wurden, sind zahlreiche Bäume im Rahmen der Bauvorbereitungen bereits gefällt. Dazu wurden Ausnahmen von der BaumSchVO Bln erteilt und Ersatzpflanzungen zur Auflage gemacht.

#### Biotoptypenbestand März 2012

Die folgenden Darstellungen zum Biotopbestand 2012 dienen dazu, die Entwicklung der Gebietsflora im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens nachvollziehbar zu machen:

Als Folge der langjährigen Gewerbe-, Dienstleistungs- und Eisenbahnnutzung waren die Flächen im Geltungsbereich weitgehend anthropogen überprägt. Die Situation war gekennzeichnet durch eine Dominanz versiegelter bzw. teilversiegelter Areale (70 % der Gesamtfläche). Auf den Freiflächen waren Ruderalfluren vorherrschend.

Von hoher Wertigkeit war der verteilt über das gesamte Gebiet vorhandene Aufwuchs von Ulmen (*Ulmus spec.*). Das Plangebiet war durch einen großen Artenreichtum gekennzeichnet, wozu die Ruderalfluren wesentlich beitragen. Vereinzelt konnten Rote-Liste-Arten nachgewiesen werden.

#### *(b) Fauna*

In Folge der Beräumung des Plangebietes wurden großflächig die als Lebensraum von Tieren geeigneten Biotopstrukturen beseitigt und die als Quartier bzw. Niststätte von Fledermäusen in Frage kommenden Gebäude abgerissen. Daher kommt diesen Gebietsteilen aktuell nur eine sehr geringe Bedeutung als Lebensraum für Vögel, Insekten und andere Kleinstlebewesen zu. Lediglich im Bereich der Nordhafenbrücke und Kieler Brücke, im Umfeld des Hamburger Bahnhofs und der Justizeinrichtungen an der Invalidenstraße und auf der Fläche zwischen den Rieckhallen und der Heidestraße finden sich weiterhin bedingt als Lebensraum für Tiere geeignete Flächen.

Im Rahmen des Scopings wurden die nachfolgend dargestellten Arten und Artengruppen für eine vertiefte Untersuchung ausgewählt. Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich dabei jeweils auf Flächen östlich und westlich der Heidestraße. Es wird jedoch nur auf die für den vorliegenden Bebauungsplan 1-62b relevanten Ergebnisse eingegangen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Folge der Beräumung des Gebietes sich das Artinventar in diesen Bereichen grundlegend verändert hat. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass

insbesondere eng an einen Standort gebundene Arten (Stechimmen, Laufkäfer) nach der Beräumung der Fläche dort nicht mehr vorkommen.

Bei Abriss von Gebäuden und der Fällung von größeren Bäumen wurden diese auf das Vorkommen besonders geschützter Tierarten (Vögel, Fledermäuse) und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten untersucht. Gegenfalls wurden die zur Beseitigung der Niststätte erforderliche artenschutzrechtliche Befreiung eingeholt und als Ersatz künstliche Nisthilfen angebracht (vgl. Kap. II.2.2.2(c)).

## Faunenbestand März 2012

### *Fledermäuse*

Das faunistische Fachgutachten zu potentiellen Fledermausvorkommen im geplanten Stadtquartier östlich und westlich der Heidestraße (Teige 2009) diente der Quartierermittlung und Einschätzung der Lebensraumeignung vorhandener Gebäude und Baumbestände. Dazu fanden zwischen August und November 2009 insgesamt vier Begehungen statt. Es wurden zwei nach Anhang IV FFH-Richtlinie streng geschützte Fledermausarten nachgewiesen:

Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) konnte bei den Begehungen regelmäßig im Untersuchungsgebiet beobachtet werden. Sie ist vorrangig ein Spaltenbewohner an Gebäuden, kann jedoch auch in Wäldern und Parkanlagen angetroffen werden. Für diese Fledermausart wurde zusätzlich zur Jagdreviersnutzung eine Quartiersnutzung in der Wohnbebauung entlang der Heidestraße vermutet. Ein direkter Quartiersnachweis wurde jedoch nicht erbracht. Auch konnten in Anbetracht des späten Untersuchungszeitraumes keine Aussagen über mögliche Wochenstubenquartiere von Fledermäusen getroffen werden. Die Studie zeigte weiterhin, dass insbesondere der denkmalgeschützte ehemalige Kornversuchsspeicher Fledermäusen einen potentiellen Lebensraum bietet. Bei einer Untersuchung des Speichers und eines Nebengebäudes am 14. April 2011 im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen konnten jedoch keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nachgewiesen werden. Der im Plangebiet vorhandene Baumbestand besitzt hingegen nur ein geringes bis sehr geringes Quartierpotential.

Die Untersuchung der Fledermausfauna konnte das Vorkommen weiterer streng geschützter Fledermausarten nicht ausschließen. Es wird vermutet, dass im Umfeld des Untersuchungsgebiets nachgewiesene Arten das Plangebiet als Lebensraum oder Jagdrevier nutzen. Der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal vernetzt die Jagdlebensräume am westlichen Stadtrand mit innerstädtischen Lebensräumen im Bereich Tiergarten / Potsdamer Platz. Die hohe Attraktivität der Flächen am Kanal entsteht durch das reiche Nahrungsangebot über den Wasserflächen. Für die Zweifarbenfledermaus (*Vespertilio murinus*) stellt der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal ein potentielles Jagdrevier dar. Für weitere Fledermausarten (Abendsegler *Nyctalus noctula*, Rauhautfledermaus *Pipistrellus nathusii*, Wasserfledermaus *Myotis daubentonii*) konnte eine Jagdreviernutzung der Uferbereiche und Wasserflächen ebenfalls nicht ausgeschlossen werden. Zu einer ähnlichen Einschätzung kam auch das im Zuge des Bebauungsplanverfahrens am Humboldthafen erstellte faunistische Gutachten.

### *Vögel*

Im Zeitraum vom 10. April 2010 bis 10. Juni 2010 wurde der Vogelbestand im Gebiet östlich und westlich der Heidestraße in fünf vollständigen Begehungen und drei Begehungen zur gezielten Nachsuche bestimmter Arten untersucht (Meffert 2010). Dabei konnten 23 im Untersuchungsgebiet brütende Vogelarten sowie sechs Arten als Nahrungsgäste nachgewiesen werden. Es handelte sich um europäische Vogelarten im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG. Innerhalb des Geltungsbereichs wurden Amsel, Blaumeise, Elster, Feldsperling, Fitis, Girlitz, Grünfink, Hausrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise, Nachtigall, Nebelkrähe, Ringeltaube, Star und Stockente kartiert. Es handelt sich um häufig oder sehr häufig vorkommenden Arten.

### *Zauneidechse*

Im Zeitraum zwischen August und September 2009 fand eine Begutachtung des Plangebiets auf Zauneidechsenvorkommen (*Lacerta agilis*) statt (Scharon 2009). Ein Nachweis für das Vorkommen der Zauneidechse konnte jedoch nicht erbracht werden. Limitierende Faktoren sind vermutlich die Kleinräumigkeit der zu Brutzwecken notwendigen Sandflächen sowie die starke Barrierewirkung der Bahntrasse.

### *Laufkäfer*

Während eines Fangzeitraums von 12 Wochen wurden im Untersuchungsgebiet östlich und westlich der Heidestraße insgesamt 51 Laufkäferarten nachgewiesen (Kielhorn 2010).

Für den hier zu betrachtenden Teilbereich östlich der Heidestraße hebt der Gutachter folgende Arten als gefährdet und/oder gesetzlich geschützt hervor: drei Laufkäferarten (*Dyschirius angustatus* (RL Berlin stark gefährdet), *Harpalus calceatus* (RL Berlin vom Aussterben bedroht), Dünen-Sandlaufkäfer *Cicindela hybrida* (besonders geschützt nach BArtSchV)), die Blauflügelige Ödlandschrecke *Oedipoda caerulescens*, (besonders geschützt, Zielart des Berliner Biotopverbundes) und den Violetten Feuerfalter *Lycaena alciphron* (RL Berlin (West) gefährdet, besonders geschützt nach BArtSchV). Streng geschützte Arten wurden nicht nachgewiesen.

Der Gutachter schätzte den Teil des Plangebiets östlich der Heidestraße als eingeschränkt wertvoll (örtliche Bedeutung für den Artenschutz der Tiergruppe) ein. Das Gebiet hatte zum Kartierzeitpunkt eine wichtige Funktion im innerstädtischen Biotopverbund und wurde als Kernfläche des Berliner Biotopverbunds ermittelt.

### *Stechimmen*

Zur Untersuchung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Stechimmenfauna fanden zwischen Mitte Juni und Anfang September 2009 vier Begehungen statt (Saure 2009). Dabei konnten insgesamt 102 Stechimmenarten (43 Wespen- und 59 Bienenarten) nachgewiesen werden. Da das Frühjahr als Untersuchungszeitraum nicht zur Verfügung stand, war insgesamt eine höhere Gesamtartenzahl von etwa 120 Arten zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wert für innerstädtische Brachflächen in Berlin. Die Bereiche östliche und westliche Heidestraße wurden als regional bedeutsame Flächen mittlerer Wertigkeit eingestuft. Besonders wertvoll waren dabei die im nördlichen Plangebiet beiderseits der Heidestraße vorliegenden unversiegelten Böden mit Kraut- und Staudenfluren sowie die Magerrasenbestände westlich der Heidestraße. Infolge der stärkeren Versiegelung der südlichen Bereiche kam ihnen nur eine untergeordnete Bedeutung für die Stechimmenfauna zu.

Besonders geschützt sind alle heimischen Wildbienenarten sowie die Kreiselwespe (*Bembix rostrata*). Ein Teil der Stechimmenarten (13 Wespen- und 12 Bienenarten) sind nur im Untersuchungsbereich und nicht auf angrenzenden Flächen vorgefunden worden und damit möglicherweise Refugialarten.

Nachweise weiterer besonders geschützter Tierarten liegen nicht vor.

## II.2.1.3 Boden

### *(b) Bodenaufbau und Versiegelung*

Das Plangebiet liegt in der Schmelzwasserrinne des in Ost-West-Richtung verlaufenden Berliner Urstromtals. Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert, die zum Teil von Geschiebemergel unterlagert sind. Teilweise sind organischen Schichten (i.d.R. Torf über Mudde) eingelagert.

Der Umweltatlas Berlin kartiert die Flächen des Bebauungsplans 1-62b als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckig-kantiger Steine im Ober- und Unterboden. Sie sind als Verkehrsflächen oder innerstädtische Aufschüttungs- bzw. Abgrabungsflächen auf Lockersyrosem, Regosol und Pararendzina ausgewiesen. Im Rahmen der Orientierenden Untersuchung zu Bodenverunreinigungen wurden im Schnitt 1,8 m mächtige anthropogene Auffüllungen ermittelt.

Insgesamt waren zum Zeitpunkt der Biotoptypenkartierung (März 2012) der überwiegende Teil der Flächen des damaligen Geltungsbereichs versiegelt oder teilversiegelt.

In den Erläuterungen zur Biotoptypenkartierung wird die Ermittlung der Versiegelung wie folgt vorgenommen. Die bebauten Flächen (Wohnen und Gewerbe) werden als vollversiegelt vorausgesetzt. Die Verkehrsflächen werden, ausgehend von der Befestigungsart, als größtenteils teilversiegelt (64 %) und versiegelt (30 %) eingestuft, kleine Teilflächen (6 %) auch als unversiegelt. So ergibt sich in der Gesamtbilanz ein Anteil von 39 % vollversiegelten, 24 % teilversiegelten und 37 % unversiegelten Flächen. Versiegelte Flächen im Bereich der Kleingärten und des Regenrückhaltebeckens bleiben in dieser Betrachtung außen vor.

Dort konnten die Böden ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt erfüllen. Durch den Abriss von Gebäuden und die Beräumung von Verkehrsflächen hat sich der Anteil an versiegelten Flächen bis heute stark verringert. Außer kleinen, bisher noch nicht zurückgebauten Bereichen, sind lediglich im Bereich der Bebauung an der Invalidenstraße in nennenswerten Umfang versiegelte Flächen verblieben. Den Böden der unversiegelten Flächen kommt eine geringe ökologische Funktion zu. Als Folge der ehemaligen Eisenbahnnutzung sind sie mit hohen Anteilen von Schutt, Schotter und Kies durchsetzt, was ihre ökologische Leistungsfähigkeit einschränkt.

#### *(b) Bodenbelastungen*

Infolge kriegsbedingter Ablagerungen und späterer Gebäudeabbrisse weisen die Böden im gesamten Berliner Innenstadtgebiet Schuttablagerungen und andere anthropogene Überformungen auf. Im Bodenbelastungskataster (BBK) wird das Plangebiet, mit Ausnahme des Grundstücks Invalidenstraße 53 (Landessozialgericht und Landesinstitut für Gerichtsmedizin) und teilweise eines etwa 13 m breiten Streifens entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals unter den Katasternummern 1282 (Überfüllschaden Grundstücke Heidestr. 17-19), 16346 (ehem. OLEX Tanklager), 17256 (LHKW-Schaden Heidestr. 14), 17257 (ehemalige Schwellentränkanstalt) und 807 (übriger Bereich) als Altlasten- oder Altlastenverdachtsflächen geführt.

Für das Plangebiet wurden mehrere historische Erkundungen durchgeführt, die auf Grundlage der Nutzungsgeschichte altlastenverdächtige Standorte eingrenzen. Dabei wurden 17 Altlastenverdachtsflächen (ALVF) ermittelt.

Auf dieser Grundlage wurde eine orientierende Untersuchung (OU) mit einer Detailuntersuchung von Teilflächen erstellt (BoSS Consult 2011). Die Untersuchung ergibt, dass die flächendeckenden, im Schnitt 1,8 m mächtigen anthropogenen Auffüllungen eine typische erhöhte Belastung mit Schadstoffen aufweisen. Vereinzelt wurden in der Auffüllung Überschreitungen der Prüfwerte der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden – Mensch (Kinderspielflächen und Wohngebiete) bei Schwermetallen und Benzo(a)pyren nachgewiesen. In Bezug auf das Grundwasser wurden lokal gegenüber dem Geringfügigkeitsschwellenwert der Berliner Liste gering bis mäßig erhöhte Konzentrationen von Polycyclischen aromatische Kohlenwasserstoffen (PAK) und/oder Arsen im Grundwasser festgestellt. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um diffuse Einträge aus der flächig vorhandenen Auffüllung handelt, deren Eintragsbereiche mit angemessenem Aufwand nicht zu ermitteln sind.

Neben den flächendeckenden auffüllungstypischen Verunreinigungen wurden in drei Bereichen nutzungsbedingte Verunreinigungen festgestellt, die einer Sanierung bedürfen (Schwellentränkanstalt, Überfüllungsschaden Heidestraße, OLEX Tanklager).

Weiterhin ergab im Rahmen der Beprobung einer Grundwassermessstelle für Baugrunduntersuchungen auf Teilflächen der Flurstücke 288, 300 und 301 im Frühjahr 2013 erste Hinweis auf einen größeren Schaden. Die nachfolgende Detailuntersuchung (GUD 2/014, ergänzt 5/2014) ergab, dass ein sanierungsbedürftiger Schaden mit leichtflüchtigen Halogenkohlenwasserstoffen (LHKW) vorliegt.



#### Ehemalige Schwellentränkanstalt (ALVF B-01019-074/-116, BBK-Nr. 17257)

Im Bereich der ehemaligen Schwellentränkanstalt (Heidestraße 20, WA 3/MI 4) kam es aufgrund der langjährigen Holzschwellenimprägnierung zu einer Verunreinigung von Boden und Grundwasser mit Teerinhaltstoffen (PAK, BTEX, Phenole, NSO-Heterocyclen, MKW) und Zink. Die Verunreinigung auf einer Fläche von etwa 1.300 m<sup>2</sup> reichte bis in die gesättigte Zone. Die festgestellte Grundwasserbelastung hat nur eine geringfügig größere Ausdehnung als der im Boden des Grundwasserschwankungsbereichs festgestellte Schaden. Aufgrund des flachen hydraulischen Gradienten ist trotz hoher Konzentrationen von relativ geringen abströmenden Schadstofffrachten auszugehen.

Zur Sanierung der Boden- und Grundwasserverunreinigung wurde in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde ein Sanierungsplan erstellt und nachfolgend ergänzt (BoSS Consult (8/2013, ergänzt 10/2013). Die Sanierung erfolgt gemäß dem öffentlich-rechtlichen Sanierungsvertrag auf der Grundlage des Sanierungsplanes nach § 13 BBodSchG zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer durch Bodenaustausch und eine Grundwasserreinigung. Die durchgeführten Maßnahmen sind im Grenzbereich der technischen und finanziellen Durchführbarkeit.

Der Bodenaushub als Quellensanierung des Teeröl- und Zinkchloridschadens inkl. des Tiefenaushubes ist abgeschlossen. Der Bodenaustausch erfolgte auf einer Fläche von rund 1.300 m<sup>2</sup> zwischen Februar und Juni 2014. Er wurde im Waben- und Austauschbohrverfahren durchgeführt. In den Sanierungsbereichen 1 und 2a war die Verunreinigung auf den Grundwasserschwankungsbereich begrenzt und erstreckt sich bis max. 6 m Tiefe. In den Sanierungsbereichen 2b und 3 führte das Absinken von schweren Teerölphasen zu einer Bodenverunreinigung auch tieferer Bereiche. Hier erfolgte ein Bodenaustausch bis in 11 m (Sanierungsbereich 2b) bzw. 21 m Tiefe (Sanierungsbereich 3). Insgesamt wurde etwa 18.000 m<sup>3</sup> Bodenmaterial ausgetauscht.

Bis Mitte 2016 läuft die hydraulische Grundwasseranierung. Derzeit kann die vereinbarte Grundwasserförderrate nicht erreicht werden, weil ein schadensbedingter Schweröleintrag in einem Förderbrunnen verzeichnet wird, der regelmäßig abgesaugt werden muss. Das führt zu geringeren Förderraten als vereinbart, so dass hier möglicherweise eine zeitliche Verlängerung oder eine vergleichbare Maßnahme zum Tragen kommen muss.

Danach wird ein langjähriges Grundwassermonitoring angestrebt, um nach Abschluss der Maßnahme die Sanierungserfolge weiterhin zu beobachten.

Hinsichtlich der bei diesen Schäden auch auftretenden Stoffe, die leicht ausgasen können (z.B. Benzol, Naphthalin), wird in Bezug auf die Nachnutzung von keiner relevanten Gefahr ausgegangen. Dies ist dadurch bedingt, dass relevantere Belastungen erst in tieferen Schichten auftreten und bezüglich des mobilen Benzols nur noch in geringen Konzentrationen vorhanden sind.

Die Sanierungsmaßnahme wird durch Sachverständige überwacht.

#### Überfüllungsschaden Heidestraße 17-18 (ALVF B-01019-125, BBK-Nr. 1282)

Nach der ergänzenden historischen Untersuchung gab es hier einen Unfall beim Umfüllen von Dieselkraftstoff. Nach den Ergebnissen der OU handelte es sich um einen kleinräumigen Schaden, dessen genaue horizontale Ausdehnung wegen des seinerzeit darüber stehenden Gebäudes nicht ermittelt werden konnte. Die Verunreinigung reichte zwar bis in den Grundwasserschwankungsbereich, ließ sich aber durch Bodenaustausch leicht sanieren. Die abströmenden Frachten waren, auch auf Grund der Überbauung, gering.

In Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde wurde nach dem Rückbau des Gebäudes eine Eingrenzungsuntersuchung durchgeführt. Die belasteten Böden wurden 2013 bis auf Höhe des Grundwasserspiegels entfernt.

#### OLEX-Tanklager (ALVF B-01019-129, BBK-Nr. 16346)

Die Fläche im nördlichen Teil des Geltungsbereiches wurde von 1921 - 1960 als Tanklager für Vergaser- und Dieselkraftstoffe mit einer Kapazität von mehr als 200.000 m<sup>3</sup> genutzt. Während des Tanklagerbetriebes entstand auf einer Fläche von rund 600 m<sup>2</sup> ein Schaden durch Mineralölprodukte, der bis in gesättigte Bodenschichten im Grundwasser-

schwankungsbereich zwischen etwa 3,0 und 5,6 m Tiefe reicht. Die Fläche wurde Anfang der 60iger Jahre abgeräumt und offensichtlich bis zum Grundwasser rückgebaut. Der Schadensbereich war daher fast ausschließlich auf die wassergesättigte Bodenzone beschränkt.

Im Rahmen einer Sanierungsuntersuchung und einem darauf aufbauenden Sanierungskonzept (BoSS Consult 9/2012 ergänzt 4/2013) wurden verschiedene Verfahren überprüft, um durch eine künstliche Stimulation eine Forcierung des mikrobiellen Abbaus zu erreichen.

Abweichend vom ursprünglichen Sanierungskonzept erfolgte im April 2014 im Kernschadensbereich auf einer Fläche von etwa 90 m<sup>2</sup> ein Bodenaustausch im Wabenverfahren bis zu einer Tiefe von 5,6 m. Um den bei den Voruntersuchungen nachgewiesenen mikrobiellen Schadstoffabbau zu stimulieren, wurde dem zur Wiederverfüllung des Sanierungsbereichs verwendeten Füllsand Calciumperoxyd als Sauerstoffträger zugegeben. Während des Bodenaustausches erfolgte eine hydraulische Sicherung. Diese Maßnahme wurde nach dem Bodenaustausch noch 10 Wochen weiterbetrieben. Die eigentliche Sanierung ist abgeschlossen.

Zur Überwachung der mikrobiologischen Nachsorgemaßnahme wird über einen Zeitraum von zwei Jahren ein Grundwassermonitoring durchgeführt, um zu überprüfen, inwieweit die Schadstoffbelastungen im Grundwasser weiter abnehmen. Insgesamt ist bereits jetzt ein guter Sanierungserfolg gegeben. Es sind nur noch geringe Restkonzentrationen im Grundwasser vorhanden.

Für die geplante Oberflächennutzung besteht keine Gefahr.

#### LHKW-Schaden Heidestr. 14 (BBK-Nr. 17256)

Die Fläche (auf Teilen der Flurstücke 288, 300, 301 – zum Teil außerhalb des Geltungsbereiches) wurde im Rahmen der OU nicht beprobt. Der erste Hinweis auf einen größeren Schaden ergab sich im Frühjahr 2013 im Rahmen der Beprobung einer Grundwassermessstelle für Baugrunduntersuchungen für das Projekt „Kunst-Campus“.

Es besteht ein deutlich über 20 m tief reichender Schaden mit leichtflüchtigen Halogenkohlenwasserstoffen (LHKW) mit sehr hohen Anteilen des sehr mobilen Vinylchlorids im Boden und Grundwasser, der überwiegend im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-93 VE (Bauvorhaben im Bereich „Kunst-Campus“) liegt. Die Bodenschadstoffgehalte und die Konzentrationen im Grundwasser sind sehr hoch.

Die Erkundung wurde im 2. Quartal 2014 abgeschlossen. Die Sanierung wird durch einen öffentlich-rechtlichen Sanierungsvertrag vom 29. Januar 2015 zwischen dem Land Berlin und den beiden betroffenen Grundstückseigentümern auf der Grundlage des Sanierungsplanes nach § 13 BBodSchG abgesichert.

Sie umfasst den, über einen Zeitraum von vier Monaten dauernden, Bodenaustausch im Schadenseintragsbereich (Quelle) bis 20 m Tiefe durch Spezialtiefbaumaßnahmen sowie der nachlaufenden Grundwassersanierung über 2 Jahre in beiden durch Stauer getrennten Grundwasserschichten. Die Maßnahme wird voraussichtlich Mitte 2017 abgeschlossen sein. Danach ist ein Grundwassermonitoring erforderlich, da zu erwarten ist, dass noch Restkontaminationen im Grundwasser vorhanden sind.

Aufgrund des Risikos, dass bei hohen Konzentrationen Vinylchlorid vom Grundwasser in den geplanten Baukörper diffundiert, hat die Bodenschutzbehörde eine gutachterliche Gefährdungsabschätzung gefordert (Einwirkung auf den Bebauungsplan 1-93 VE). Diese hält bei einem Sanierungserfolg eine Gefährdung von Menschen im Gebäude für unwahrscheinlich.

#### ehem. Gasanstalt Heidestraße 20 C (ALVF B-001019-128, BBK-Nr. 807 und 831)

Das Gelände der ehemaligen Gasanstalt wurde nach Aufgabe der Nutzung mit einer Lagerhalle überbaut. Daher war eine vertiefte Untersuchung der Fläche erst im Rahmen des Rückbaus der Halle möglich.

Bei den Abrissarbeiten wurden eine Teerschicht sowie Bauwerksreste des ehemaligen Gaswerks aufgefunden. Die Teerschicht ist ausgehärtet, mit Anteilen von Bauschutt und Steinen, die Schichtdicke beträgt ca. 0,4 m – 0,6 m. Die Wände aus Mauerwerk sind

wahrscheinlich verunreinigt; es wurde leichter Teergeruch festgestellt. Beprobungen in diesem Bereich ergaben keine Hinweise auf eine gaswerksspezifische Boden- und Grundwasserverunreinigung.

Die Teerschicht sowie die Bauwerksreste sollen durch eine Spezialfirma ausgehoben und fachgerecht entsorgt werden. Das Umweltamt Mitte wird vor Beginn der Arbeiten informiert. Nach Aushub der Teerschicht und der Bauwerksreste werden die Sohlen der Baugruben beprobt und die Parameter PAK und MKW bestimmt.

Die Beseitigung der Verunreinigung erfolgt durch den Grundstückseigentümer auf Grund seiner aus dem städtebaulichen Vertrag resultierenden Pflichten sowie den direkt wirkenden Vorschriften des Boden- und Abfallrechts. Mit der dargestellten Vorgehensweise kann die Bodenverunreinigung beseitigt werden, eine Gefährdung des Menschen oder des Grundwassers ist nicht zu erwarten.

*(c) Kampfmittel*

Nach Vorermittlungen liegen über das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet keine Erkenntnisse vor. Eine Kampfmittelsuche wurde daher nicht veranlasst. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans.

#### II.2.1.4 Wasser

*(a) Oberirdische Gewässer*

Mit Ausnahme eines künstlichen Regenrückhaltebeckens befinden sich im Plangebiet keine Oberflächengewässer. Der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal bildet in weiten Abschnitten die östliche Grenze des Plangebiets. An zwei Stellen werden Brücken über den Kanal planerisch vorbereitet.

*(b) Grundwasser*

Die quartären Kiese und Sande des Untergrundes bilden einen über 50 m mächtigen Grundwasserleiter. Als Entwässerungsbahn des Schmelzwassers sind die Böden des Berliner Urstromtals durch eine gute Grundwasserspeicherefähigkeit gekennzeichnet. Da sich die Böden des Plangebiets aus Talsanden zusammensetzen, ist der Boden natürlicherweise durch Grundwasser beeinflusst. Der Umweltatlas Berlin weist für das Plangebiet einen geringen Grundwasserflurabstand von 2-4 m aus. In Teilen des Plangebiets, insbesondere im Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs liegen größere Grundwasserflurabstände von bis zu 7 m vor. Teilweise weist das Gebiet wegen der Lage von organischen Schichten (i.d.R. Torf über Mudde) zwischen zwei wasserführenden Schichten einen gespannten Grundwasserleiter auf. Dies hat u.a. zur Folge, dass Grundwasserabsenkungen, z.B. durch Baumaßnahmen, erhebliche größere Reichweiten und Auswirkungen haben, als bei ungespannten Grundwasserverhältnissen. Den organischen Schichten kommt eine Rückhaltefunktion von Schadstoffen gegenüber dem Hauptgrundwasserleiter zu.

Wie bereits unter Punkt II.2.1.3(b) (Bodenbelastungen) beschrieben, wurden bei Untersuchungen der Altlastenverdachtsflächen auch erhebliche, sanierungsbedürftige Grundwasserverunreinigungen festgestellt, die aber lokal begrenzt sind und sich auf Grund der geringen Fließgeschwindigkeit des Grundwassers nur langsam verlagern.

Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 bei 540-555 mm/a. Die Verdunstungsrate liegt nach Angaben des Umweltatlas Berlin von 2012 im mittleren Bereich bei 150-200 mm/a. Das Plangebiet weist mit Werten von 200-250 mm/a einen mittleren Gesamtabfluss (Summe aus Oberflächenabfluss und Versickerung) von Niederschlägen aus. Die Grundwasserneubildungsrate liegt mit 150-200 mm/a im mittleren Bereich. Durch die Beseitigung von Bodenversiegelungen in Folge der Abrissarbeiten ist davon auszugehen, dass in Folge des verminderten oberflächlichen Abflusses die Grundwasserneubildungsrate aktuell höher liegt.

## II.2.1.5 Luft und Klima

### (a) Lokalklima

Der Umweltatlas kartiert das Plangebiet als Belastungsbereich mit einer weniger günstigen, in Teilbereichen ungünstigen bioklimatischen Situation und einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen. Ursächlich für die bioklimatische Belastung ist das Fehlen von Kaltluftentstehungsgebieten im Plangebiet und im näheren Umfeld.

Lediglich der Bereich um den ehemaligen Hamburger Bahnhof und die Uferbereiche zwischen Perleberger Straße und Sellerstraße können laut Umweltatlas in begrenztem Umfang vom Kaltvolumenstrom aus dem Humboldthafenareal bzw. aus dem Nordhafenbereich profitieren. Der Durchlüftungseffekt dringt aufgrund der Barrierewirkung der Gebäude jedoch kaum in die angrenzenden ehemaligen Gewerbeflächen vor.

### (b) Luftschadstoffe

Das Plangebiet ist infolge seiner zentralen innerstädtischen Lage und der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch eine hohe Belastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet, die nach Aussage des Umweltatlases jedoch tendenziell zurückgeht.

Aufgrund der sensiblen Ausgangslage und des damals in Planung befindlichen Ausbaus der Heidestraße wurde ein Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung beauftragt (VCDB 2011). Zur Ermittlung der lufthygienischen Auswirkungen des Ausbaus der Heidestraße und der Realisierung der Baublöcke beiderseits der Straße wurden die Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Partikel (PM<sub>10</sub>) und Benzol in Bodennähe mit einem Prognosemodell berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet. Für Partikel PM<sub>2,5</sub> wurde eine Schätzung auf Grundlage des Wertes PM<sub>10</sub> vorgenommen.

Im Untersuchungsgebiet wurde für den Ist-Zustand (Bezugsjahr 2009) im Bereich der Heidestraße eine Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes von maximal 15 % (6 µg/m<sup>3</sup>) berechnet. Der Wert für Partikel PM<sub>10</sub> überschreitet den Jahresgrenzwert nicht, der Kurzzeitgrenzwert für PM<sub>10</sub> lag mit 55 prognostizierten Überschreitungen höher als die Zahl von 35 zulässigen Überschreitungen (Straßenmitte). Auch auf einigen Fußwegen und Gebäudefassaden ist mit einer Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes zu rechnen. Für Benzol und Partikel PM<sub>2,5</sub> wird der entsprechende Grenzwert der 39. BImSchV eingehalten. Für den Prognosezeitraum 2025 ohne Realisierung der Bebauungspläne 1-62a/b/c und 1-63 (Null-Variante) liegen, bedingt durch den technischen Fortschritt, die zu erwartenden Kraftfahrzeugemissionen je nach Schadstoff 50 bis 90 % unter dem heutigen Wert. Ebenso ist und bleibt der Anteil der emissionsstarken Fahrzeuggruppe der schweren Nutzfahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen mit 2-4 % eher gering. Dadurch ist in der Null-Variante für das Jahr 2025 keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV mehr zu erwarten.

## II.2.1.6 Landschaft

Das Plangebiet Heidestraße kann hinsichtlich seiner Raumstruktur in zwei Teilbereiche untergliedert werden. Im südlichen Bereich befinden sich die denkmalgeschützten Gebäudekomplexe des ehemaligen Hamburger Bahnhofs, des Landessozialgerichts sowie das Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin. Nördlich davon befand sich eine durch ehemalige Bahnanlagen und Lagerhallen geprägte Stadtlandschaft mit einer geringen Nutzungsintensität und geringer baulicher Dichte. Das Gebiet war durch langgestreckte Lagerhallen und Gleisanlagen, offene und teilversiegelte Böden sowie Hochstauden- und Ruderalfluren gekennzeichnet. Durch den Abriss der Hallen, Erschließungs- und Gleisanlagen besitzt das Gebiet aktuell die Prägung einer großen Baustellenfläche.

Raumprägenden Charakter haben die denkmalgeschützten Gebäudekomplexe im Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs sowie der Kornversuchsspeicher am Nordhafen. Das Landschaftsbild prägen ferner die im Plangebiet teilweise noch vorhandenen Säulenpappeln.

### II.2.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich befinden sich in der Invalidenstraße 50-52 der denkmalgeschützte Gebäudekomplex des ehemaligen Hamburger Bahnhofs mit dem Hof als Gartendenkmal sowie das Landessozialgericht. Des Weiteren steht auch der ehemalige Kornversuchsspeicher am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal unter Denkmalschutz. Die näheren Erläuterungen zum Denkmalschutz werden im Kapitel I.2.7.1 der Begründung dargelegt.

Nach Auskunft des Landesdenkmalamtes wurde im Bereich des ehemaligen Hamburger-Lehrter Güterbahnhofs die Klinge eines Feuersteindolches gefunden. Der Hinweis geht auf die Aktenlage zurück.

## II.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

### II.2.2.1 Mensch und seine Gesundheit

#### (a) Lärm

Aufgrund einer prognostizierten Verkehrsbelegung von ca. 40.000 Fahrzeugen im Querschnitt, der Funktion im Berliner Straßennetz und ihrer Klassifizierung als Bundesstraße (zwischen Minna-Cauer-Straße und Sellerstraße) ist die Heidestraße als Straße mit überörtlicher Bedeutung (Bundesstraße 96) vierstreifig ausgebaut. Dieser Ausbauzustand wird durch die Umbaumaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 nicht grundsätzlich verändert. Die Bahnanlagen westlich der Heidestraße spielen für Lärmbelastungen im Plangebiet dagegen eine eher untergeordnete Rolle, zumal auch das Areal zwischen Heidestraße und Bahnanlagen in näherer Zukunft bebaut werden soll.

Auf Grund nahezu flächendeckenden Überschreitungen der Orientierungswerte für Mischgebiete im Bestand (vgl. Kap. II.2.1.1(a)) war schon zu einem frühen Zeitpunkt der Planung klar, dass lärmsensible Nutzungen wie Wohnen oder Parkanlagen im Plangebiet nur realisierbar sein würden, wenn durch lärmrobuste städtebauliche Strukturen im Sinne der Lärmaktionsplanung ruhige Bereiche geschaffen werden, in denen der Verkehrslärm durch geeignete Anordnung der neuen Gebäude abgeschirmt wird. Die Trennung der sensiblen Nutzungen vom Verkehrslärm kam auf Grund der beengten räumlichen Verhältnisse und der nahezu flächendeckenden Überschreitung der Orientierungswerte nicht in Frage. Der Masterplan Heidestraße und, darauf aufbauend, der vorliegende Bebauungsplan sowie die Bebauungspläne 1-92 VE und 1-93 VE berücksichtigen die Anforderung an lärmrobuste Stadtstrukturen durch die Anordnung von in sich weitgehend geschlossenen und damit selbstschützenden Baublöcken entlang der Heidestraße. In Bereichen, wo die Bebauung durch Straßen unterbrochen wird oder gänzlich fehlt (Fußgängerbereich, öffentliche Parkanlage) dringt der Lärm der angrenzenden Straßen aber weiterhin tief in das Plangebiet ein.

Die auf Grundlage der geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans erstellte Lärmprognose der schalltechnischen Untersuchung (ALB 2014) und Ergänzung 6/2015 zeigt, dass die auf der Heidestraße entstehenden Straßenverkehrsgeräusche die geplante Bebauung des Bebauungsplans 1-62b beeinträchtigen. Darüber hinaus werden die im südlichen Teil des Bebauungsplangebiets 1-62b gelegenen Gebäude von der Minna-Cauer-Straße und der Invalidenstraße beeinflusst. Die Geräuschemissionen der Sellerstraße / Nordhafenbrücke wirken im Wesentlichen nur auf das Wohn- und Mischgebiet im Norden des Plangebiets ein. Die durch den Neubau von Wohnungen, Arbeitsstätten und Läden verursachten zusätzlichen Quell- und Zielverkehre auf den Planstraßen dieses Bebauungsplans und des Bebauungsplans 1-92 VE sind im Vergleich dazu nur von untergeordneter Bedeutung.

Den Untersuchungen zufolge werden bei Durchführung der Planung (Prognosezeitpunkt 2025) die höchsten Beurteilungspegel tags mit einer Belastung von über 70 dB(A), im Bereich der Ampelanlagen bis zu über 75 dB(A), an den Fassaden entlang der Heidestraße erreicht. Nachts werden Beurteilungspegel von über 60 dB(A), stellenweise von über 70 dB(A) prognostiziert. Das entspricht Überschreitungen des Orientierungswertes für Mischgebiete nach DIN 18005-1 um mindestens 10 dB(A) tags und nachts. Auch die

Gebäude entlang der von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen sind Lärmbelastungen ausgesetzt, die den Orientierungswert überschreiten, da hier die abschirmende Wirkung der Straßenrandbebauung der Heidestraße unterbrochen wird. Die höchsten Beurteilungspegel sind mit über 65 dB(A) tags und über 60 dB(A) nachts in Straßenabschnitten zu verzeichnen, die weniger als 20 m von der Heidestraße entfernt liegen, aber auch in den weiter von der Heidestraße entfernten Baugebieten sind abschnittsweise Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte zu erwarten.

Um Dopplungen innerhalb der Begründung zu vermeiden, konzentrieren sich die nachfolgenden Darstellungen der Prognose der Lärmwirkungen auf die für die Erholung und den Aufenthalt vorgesehen Freiflächen (private Freiflächen in den Innenhöfen der Baublöcke, Parkanlage, Stadtplatz, Uferweg, öffentliche Durchwegung im Bereich „Kunstcampus“). Zu den Auswirkungen des Lärms auf die Wohnungen und die direkt zur Wohnung gehörigen Außenräume wie Balkone und Terrassen im Plangebiet wird auf Kapitel III.3.7.1 verwiesen.

Die geplante öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage mit Kinderspielplatz“ im Eckbereich Seller- / Heidestraße wird hinsichtlich ihrer Erholungseignung durch den Lärm der angrenzenden Straßen deutlich beeinträchtigt. Es werden, gemessen in einer Höhe von 2 m über Grund, am Tag flächendeckend Beurteilungspegel oberhalb des Orientierungswerts für Parkanlagen von 55 dB(A) prognostiziert. Im Kreuzungsbereich werden Werte von über 65 dB(A), in unmittelbarer Straßennähe von über 70 dB(A) erreicht. Um trotz dieser Lärmbelastung eine Nutzung im Sinne der Zweckbestimmung zu ermöglichen, wird die Fläche als Maßnahme des aktiven Schallschutzes teilweise durch zwei Lärmschutzwände abgeschirmt (vgl. Kap. II.2.4.2(a)). Als Zielwert für die Dimensionierung der Lärmschutzwände wurde der Schwellenwert von tags 62 dB(A) definiert, der die Schwelle markiert, bis zu der keine erheblichen Störungen der Kommunikation und der Erholung zu erwarten sind. Dauerschallpegel, die 62 dB(A) nicht überschreiten, gewährleisten übliche Gespräche zwischen zwei Personen mit normaler, allenfalls leicht angehobener Sprechlautstärke und markieren auch nach der Rechtsprechung die Schwelle für eine akzeptable Aufenthaltsqualität im Freiraum. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Parkanlagen von 55 dB(A) kann im dichten Stadtraum dagegen nur als Optimum angesehen werden und ist häufig nicht realisierbar.

Auf der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ (Stadtplatz) liegt ebenfalls eine hohe Lärmbelastung vor. Da durch die DIN 18005-1 keine Orientierungswerte für Verkehrsflächen vorgegeben werden, werden zur Beurteilung ebenfalls die Schwellenwerte für eine weitgehend ungestörte Kommunikation von 62 dB(A) tags herangezogen. Dies wird als angemessen angesehen, da der Stadtplatz, wie auch der Uferweg, nach den vorliegenden Entwürfen zur Freiraumplanung so gestaltet werden soll, dass er zu einem längeren Verweilen und zur Erholung einlädt. Die prognostizierten Beurteilungspegel liegen im westlichen Viertel des Platzes (bis ca. 35 m zur Heidestraße) über 62 dB(A). Im unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Bereich werden Pegel über 65 dB(A) prognostiziert. Im Bereich des Döberitzer Grünzugs - als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ festgesetzt - ist die Lärmbelastung vergleichbar; den mit Lärmpegeln über 65 dB(A) im Nahbereich der Heidestraße stark lärmbelasteten Flächen stehen ruhige Aufenthaltsbereiche (unter 55 dB(A) in Wassernähe gegenüber. Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg (z. B. Lärmschutzwände entlang der Heidestraße) für diese Flächen kommen vor allem aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht.

Für den Uferweg sowie die öffentliche Durchwegung im Lärmschatten der Rieckhallen im Bereich „Kunstcampus“ ist hingegen auf Grund der abschirmenden Wirkung der Bebauung und der Entfernung zur Heidestraße von einer relativ geringen Lärmbelastung mit Lärmpegeln unter 55 dB(A) tags auszugehen, überwiegend liegt die Lärmbelastung sogar unter 50 dB(A).

Zur Erholung im privaten Freiraum stehen die Innenbereiche der Baublöcke zur Verfügung. Hier werden mit Pegeln von unter 50 dB(A) die Orientierungswerte für Wohn- und Mischgebiete deutlich unterschritten. Auch auf den zum Kanal orientierten nicht überbaubaren Flächen der Baugrundstücke ist eine private Erholung im Freien ohne erhebliche Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm möglich.

*(b) Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität*

Die zentrale innerstädtische Lage des Plangebiets in unmittelbarer Nähe zu bedeutenden Sehenswürdigkeiten der Stadt, dem Regierungsviertel und zur Spree bedeutet ein hohes gesamtstädtisches Entwicklungspotential. Mit dem Ausbau des Uferbereichs, des Stadtplatzes und der Parkanlage werden die Aufenthaltsqualität und die Erholungsfunktion des Gebiets in erheblichem Maße aufgewertet.

Die im Fachplan Grün- und Freiflächen der Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte und im Landschaftsprogramm vorgesehene Schaffung von Grünverbindungen entlang des Kanalufers wie auch in Ost-Westrichtung wird durch den Bebauungsplan weitgehend planungsrechtlich vorbereitet. Über die Döberitzer Straße und die westlich der Bahn geplanten Grünflächen wird eine Verbindung zum Fritz-Schloß-Park und zum 'Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis Moabit' geschaffen. Zusammen mit der geplanten Uferpromenade wird diese Verbindung zu einem wichtigen Bestandteil des Grünvernetzungs-konzepts werden. Die Verbindung des künftigen Stadtquartiers mit dem östlich angrenzenden Stadtraum soll durch Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hergestellt werden.

Der Kanalraum mit der dann beidseitigen Uferpromenade ist dabei die wichtigste Freiraumachse. Durch die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Uferweg“ wird eine Durchgängigkeit auch der westlichen Kanalseite erreicht. Im Norden des Geltungsbereichs wird zudem eine öffentlich Grünfläche mit einer Größe von 6.000 m<sup>2</sup> südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke sowie eine Erweiterung der vorhandenen Grünfläche nördlich davon um 400 m<sup>2</sup> festgesetzt. Auch das dort vorhandene Regenrückhaltebecken mit einer Größe von 900 m<sup>2</sup> kann möglicherweise langfristig in die Grünfläche integriert werden.

Bei einer prognostizierten Zahl von 2.100 neuen Einwohnern im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ergibt sich bei dem angestrebten Versorgungsgrad von 6 m<sup>2</sup> nutzbarer wohnungsnaher öffentlicher Grünanlage pro Einwohner ein Bedarf von 12.600 m<sup>2</sup> Fläche. Da es eine querende Fuß- und Radwegeverbindung unter der Nordhafenbrücke geben wird, können die neuen Grünflächen als Erweiterung der bestehenden Anlagen am Nordhafen (6.500 m<sup>2</sup> Größe) eingestuft werden. Zusammen bilden sie künftig eine 12.900 m<sup>2</sup> große öffentliche Grünanlage, die den Bedarf des nördlichen Geltungsbereichsteils (bis 500 m Entfernung) abdecken wird. Wegen seiner guten fußläufigen Anbindung wird er aber auch für Bewohner des südlichen Teils des Quartiers attraktiv sein. Außerdem stehen künftig sehr gut angebundene Flächen östlich des Kanals und der Invalidenpark als wohnungsnaher Grünflächen zur Verfügung. Darüber hinaus erfüllen auch die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (v.a. Uferweg (10.800 m<sup>2</sup>) und Stadtplatz 10.700 m<sup>2</sup>) wichtige Aufgaben für die Erholung. Durch ihre attraktive Lage am Wasser werden sie durch die künftigen Bewohner und Besucher zur Erholung genutzt werden können.

Für die siedlungsnaher Erholung stehen - bei allerdings ungünstiger Erreichbarkeit - der Fritz-Schloß-Park und der Volkspark Humboldthain zur Verfügung.

Hinsichtlich der privaten Grünflächen auf den Wohngrundstücken wird im Landschaftsprogramm ein Richtwert von 11 m<sup>2</sup> pro Einwohner angegeben. Dieser wird nach einer überschlägigen Ermittlung auf den Baugrundstücken allenfalls knapp erreicht werden, auch wenn Vegetationsflächen in Form von Dachbegrünungen in die Betrachtung einbezogen werden.

Zum Bedarf an sozialer Infrastruktur (Kindertagesstätten, öffentliche und private Kinderspielplätze, Schulen) wird auf Kapitel III.3.1.1(b) der Begründung verwiesen.

## II.2.2.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

### (a) Flora

Die Realisierung des Bebauungsplans 1-62b führt in weiten Teilen des Plangebiets zu einem Verlust der vorhandenen Biotope wie Ruderalfluren, Rohbodenflächen, Einzelbäumen, Vorwald- und Gebüschbereichen, soweit sie nicht bei der Beräumung des Geländes schon im Vorfeld beseitigt wurden.

Lediglich für das Sondergebiet des Museums „Hamburger Bahnhof“ und die Flächen für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Justiz“ setzt der Bebauungsplan durch eine bestandsorientierte Baukörperausweisung einen Fortbestand der baulichen Situation und damit auch der Freiflächen auf den Grundstücken fest. Als Museums-Erweiterung lässt der Bebauungsplan allerdings den Anbau eines an der Hauptachse gespiegelten weiteren Gebäudeflügels im rückwärtigen Bereich mit einer Grundfläche von 1.200 m<sup>2</sup> zu. Die in diesem Bereich bestehenden Biotope (Vorwald, Ruderalflächen, Grasfluren) werden bei einer Umsetzung überbaut.

Im Bereich der Nordhafenbrücke ist die Schaffung einer öffentlichen Grünfläche mit einer Größe von 6.000 m<sup>2</sup> vorgesehen. In die Grünfläche eingebettet liegt ein 900 m<sup>2</sup> Regenrückhaltebecken, das einer eisenbahnrechtlichen Widmung unterliegt, für das langfristig aber eine Verlagerung angestrebt wird. Zudem wird eine kleine Fläche von 400 m<sup>2</sup> nördlich der Brückenauffahrt, die heute Straßenland ist, ebenfalls als Grünfläche ausgewiesen. Bei Realisierung der Parkanlage werden die vorhandenen Vegetationsstrukturen nahezu gänzlich entfallen. Im Lageplan für den Freiraumentwurf werden für Parkanlagen neben Wegen vor allem Zierrasenflächen und Strauchpflanzungen dargestellt, die teilweise von Bäumen überstanden werden. Insgesamt ist für diesen Bereich bei Umsetzung der Planung von Verbesserungen für das Schutzgut auszugehen.

Der übrige Geltungsbereich wird durch Bau- und Verkehrsflächen des künftigen Stadtquartiers vollständig überplant. Mit Ausnahme des denkmalgeschützten Kornversuchsspeichers am Kanal wurden in diesem Bereich sämtliche Gebäude und befestigten Flächen zurückgebaut werden. Es entsteht ein dicht bebauter Siedlungsbereich mit gemischten Bauflächen an der Heidestraße und Wohnnutzungen am Kanal.

Ein Uferweg entlang des Kanals erschließt das Plangebiet in seiner Länge für Fußgänger und Radfahrer, ein Stadtplatz sowie zwei Wege für Fußgänger und Radfahrer schaffen Querverbindungen zwischen Kanal und Heidestraße (insgesamt 22.600 m<sup>2</sup>). Vegetationsflächen und damit Biotope werden hier nur in geringem Umfang entstehen. Aufgrund der zu erwartenden hohen Nutzungsfrequenz überwiegen nach den Darstellungen in der Entwurfsplanung mit Pflaster oder Asphalt versiegelte Flächen. Lediglich kleine Bereiche sind als Vegetationsflächen dargestellt. Die im Besitz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes befindlichen Uferböschunggrundstücke liegen außerhalb des Geltungsbereichs. Sie sollen als Rasenflächen erhalten werden.

Die Planstraßen (5.000 m<sup>2</sup>) sind mit einer Breite von 19 bzw. 15 m so dimensioniert, dass eine Bepflanzung mit Bäumen möglich ist. Bis auf die Baumscheiben ist von einer vollständigen Versiegelung auszugehen.

In den Baugebieten (WA, MI, MK) mit einer Größe von 70.500 m<sup>2</sup> wird als Maß der baulichen Nutzung jeweils die Grundfläche festgesetzt aus der sich durchschnittlich eine GRZ von 0,5 (0,4 -0,6) ergibt. Diese zulässigen Grundflächen können nach § 19 Abs. 4 BauNVO durch Nebenanlage, Stellplätze und unterirdische Bauwerke um bis zu 50 % überschritten werden, jedoch nur bis zu einer GRZ von 0,8 (Kappungsgrenze). Zusätzlich setzt der Bebauungsplan abweichend davon textlich fest, dass in den Mischgebieten grundsätzlich eine Überschreitung der Grundflächen bis zu einer GRZ von 0,8 zulässig ist. Auf dieser Grundlage wird ein maximaler Versiegelungsanteil von 76 % prognostiziert (vgl. auch die Tabelle in Kap. II.2.2.3(a)). Die unbebauten Bereiche innerhalb der Neubaugebiete im Umfang von insgesamt 15.100 m<sup>2</sup> werden voraussichtlich als Ziergrün gestaltet werden. Gleiches gilt für die Bereiche, die mit Tiefgaragen unterbaut werden. Hier setzt der Bebauungsplan eine Erdüberdeckung von 80 cm fest, die zu begrünen ist. Landschaftsplanerische Entwürfe liegen für die Neubaugebiete noch nicht vor.

An zwei Stellen wird der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal durch neue Brücken gequert werden. Die Umweltauswirkungen dieser Baumaßnahmen sind als gering einzuschätzen.



Die östlich des Kanals liegenden Teile des Geltungsbereichs dienen lediglich der Anbindung der Brücken und werden in ihrer Nutzung kaum verändert.

Da die geplanten Baugebiete große Teile des ursprünglichen Baumbestandes überlagerten, wurden zur Realisierung der Planung diverse Baumfällungen erforderlich. Lediglich im Bereich des Landessozialgerichtes / Landesinstituts für Gerichtsmedizin und im straßenseitigen Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs ist von einem Erhalt der 35 Bestandsbäume auszugehen. Ob einzelne weitere Exemplare in die Gestaltung der Platz- und Wegeflächen einbezogen werden können, ist im Rahmen der Umweltprüfung nicht abschätzbar. Der Bebauungsplan trifft hierzu keine Erhaltungsfestsetzungen. In den Baugebieten, den Verkehrsflächen und der Grünfläche werden voraussichtlich zahlreiche neue Bäume gepflanzt. Teilweise wird die Pflanzung durch Festsetzung im Bebauungsplan gesichert (vgl. Kap. II.2.4.2(c)).

#### *(b) Fauna*

Da die in Folge der Beräumung des Geländes der Faunenbestand des Gebietes bereits grundlegend verändert wurde, sind nachfolgend beschriebenen Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Gebietsfauna bereits teilweise eingetreten. Insbesondere bei den eng an einen Standort gebundenen Artengruppen der Stachelhäuter und Laufkäfer sind die prognostizierten Auswirkungen bereits weitgehend eingetreten.

#### Stachelhäuter

Die Stachelhäuterfauna ist im besonderen Maße von einer großflächigen Bebauung und Versiegelung des Plangebiets betroffen, da ein Ausweichen der Tiere kaum möglich ist. Die Umsetzung des Bebauungsplans führt daher zum lokalen Erlöschen von Populationen, insbesondere der anspruchsvollen Arten.

Zum Erhalt der Lebensraumfunktion wird im Fachgutachten eine geringe Bodenversiegelung, die Entfernung floren- und standortfremder Gehölze, eine extensive Pflege von Grünflächen, der Erhalt möglichst großer Teile der Ruderalvegetation sowie die Begrünung von geeigneten Dachflächen empfohlen. Außerdem wird die Schaffung vergleichbarer Strukturen in der Umgebung des Plangebiets, beispielsweise im nördlichen Großen Tiergarten oder im Fritz-Schloß-Park, durch Neuanlage trockenwarmer Offenflächen mit Pioniervegetation, die Anlage von Blühstreifen und die Errichtung von Niststrukturen wie Totholzinseln oder Nistwänden, angeregt.

#### Fledermäuse

Die im Gebiet nachgewiesenen Fledermäuse werden durch eine großflächige Überbauung und die damit einhergehende Reduzierung der Jagdgebietsfläche beeinträchtigt. Die Abnahme von Nahrungsressourcen kann zu einer Verringerung der Individuenstärke führen. Besonders betroffen davon sind Arten, die, wie die Zwergfledermaus, nur einen geringen Aktionsradius besitzen.

Zum Ausgleich für den Verlust an Lebensräumen wird vom Gutachter eine Entsiegelung oder Renaturierung von Industrieflächen oder das Anpflanzen heimischer Gehölze und Pflanzen vorgeschlagen. Der mögliche Verlust an Gebäudequartieren könnte ferner durch die Ausstattung der neuen Gebäude mit Fledermausquartieren ausgeglichen werden. Zur Minimierung baubedingter Individuenverluste wird vor Durchführung von Abriss- oder Sanierungsmaßnahmen eine Prüfung von Gebäuden auf potentielle Fledermausquartiere sowie eine Beschränkung solcher Maßnahmen auf das Ende der Wochenstubezeit für den Zeitraum von August bis Mitte Oktober empfohlen.

#### Laufkäfer

Bei Durchführung der Planung ist mit einem Erlöschen der Populationen der gefährdeten und besonders geschützten Laufkäferarten im Gebiet zu rechnen.

Der Gutachter empfiehlt zur Kompensation des Verlustes die langfristige Sicherung einer anderen Bahnbrache in Berlin, verbunden mit der Bereitstellung von Mitteln für eine

adäquate Pflege dieser Flächen. Es soll auf die Einbindung der neuen Fläche in den Berliner Biotopverbund geachtet werden. Eine solche Fläche wird im Biesenhorster Sand im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-62a westlich der Heidestraße gesichert.

### Vögel

Durch die baulichen Veränderungen im Plangebiet muss mit einem weitgehenden Verlust der Brutvogelvorkommen gerechnet werden. Reviere, die im Umfeld von ehemaligem Hamburger Bahnhof und Landessozialgericht / Landesinstitut für Gerichtsmedizin bestehen, sind von der Planung voraussichtlich nicht betroffen. Einige Arten sind durch geeignete Maßnahmen wiederansiedlungsfähig.

Um neuen Lebensraum im Plangebiet für Vogelarten zu schaffen, sollten nach Empfehlung des Gutachters einheimische Gehölze und Wiesenmischungen bei der Neuanlage von Grünflächen verwendet werden. Eine naturnahe, arten- und strukturreiche Gestaltung der Grünanlagen ist zudem förderlich. Einigen Arten (z.B. Mehlschwalbe, Haussperling, Blaumeise, Kohlmeise und Hausrotschwanz) können durch Anbringen geeigneter Nisthilfen gefördert werden.

#### *(c) Berücksichtigung besonders und streng geschützter Arten*

Im Rahmen der Bestandskartierungen wurden verschiedene besonders und streng geschützte Tierarten ermittelt.

§ 44 Abs. 5 nimmt für Vorhaben, die nach dem BauGB, z.B. wie hier auf Grund eines Bebauungsplans, zulässig sind, alle geschützten Arten mit Ausnahme der in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten und der europäischen Vogelarten von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG aus.

Als im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Arten wurden Fledermäuse angetroffen. Zusätzlich wurden europäische Vogelarten als Brutvögel und Nahrungsgäste kartiert.

### Fledermäuse

Da im Plangebiet, auch bei Untersuchungen im Vorfeld von Gebäudeabrissen, keine Quartiere nachgewiesen wurden, ist bei Umsetzung des Bebauungsplans von einer Einhaltung des Tötungsverbots auszugehen. Adulte Fledermäuse sind mobile Tiere, die bei Störungen flüchten.

Eine den Erhaltungszustand der lokalen Population beeinträchtigende Störung kann für die angetroffenen Arten ebenfalls ausgeschlossen werden. Auf Grund der relativ ubiquitären Ansprüche an Jagdreviere und des Fehlens von Quartieren im Geltungsbereich kann bei Verwirklichung der geplanten Bebauung von einem eingeschränkten Fortbestand der Lebensräume im räumlichen Zusammenhang ausgegangen werden.

Da keine Fledermausquartiere nachgewiesen wurden, ist eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht zu erwarten. Zudem wurden und werden auch künftig vor Abrissarbeiten von Gebäude und der Fällung von Höhlenbäumen diese fachgutachterlich auf bisher unbekannte Quartiere untersucht. Ggf. werden die notwendigen Befreiungen bei der der zuständigen Behörde eingeholt und Ausgleichsmaßnahmen abgestimmt.

### Europäische Vogelarten

Das Tötungsverbot kann auf einfachem Wege durch die Einhaltung von Bauzeitenbeschränkungen für Rodungen und Abrissarbeiten befolgt werden. Entsprechende Regelungen sind im Rahmen der Bauausführung festzulegen.

Die im Plangebiet angetroffenen Vogelarten sind in Berlin häufig und ihre lokalen Populationen werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Hervorzuheben ist dabei der Girlitz mit zwei Brutpaaren in Geltungsbereich. Er ist zwar in Berlin (und Brandenburg) ebenfalls häufig, es wurde in den letzten 25 Jahren jedoch ein deutlicher Bestandsrückgang verzeichnet. Von den zwei Neststandorten im Plangebiet kann der an der Invalidenstraße gelegene erhalten werden. Auch bei Wegfall des anderen Reviers ist trotzdem nicht von einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auszugehen. Als

ein typischer Vogel des besiedelten Raumes ist dieser nicht auf das Gebiet östlich und westlich der Heidestraße beschränkt.

Bezüglich des Verbots der Schädigung von Fortpflanzungsstätten ist bei Vögeln der Neststandort zu berücksichtigen. Handelt es sich um Freibrüter, so erlischt der Schutz der Niststätte mit Ende der Brutperiode. Bei Höhlen- und Nischenbrütern besteht der Schutz ganzjährig. Hierzu zählen in Bezug auf die kartieren Arten Blaumeise, Feldsperling, Hausperling (teilweise), Hausrotschwanz, Kohlmeise und Star.

Vor dem Abriss von Gebäuden und der Fällung von Höhlenbäumen wurden und werden auch zukünftig diese fachgutachterlich auf dauerhaft geschützte Niststätten untersucht. Ggf. werden die notwendigen Befreiungen bei der zuständigen Behörde eingeholt und Ausgleichsmaßnahmen abgestimmt. Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden im Geltungsbereich an vier mittlerweile abgerissenen Gebäuden (Heidestraße 6-11, 17-18 und 20) dauerhaft geschützte Niststätten des Haussperlings und eine dauerhaft geschützte Niststätten des Hausrotschwanz gefunden. Die notwendigen Befreiungen zur Beseitigung wurden gewährt. Als Ersatzmaßnahme werden Nistkästen an der Rieckhalle und am Kornversuchsspeicher angebracht (vgl. Kap. II.2.4.5).

### II.2.2.3 Boden

#### (a) Versiegelung

Die Böden des Plangebiets sind stark anthropogen beeinflusst und damit als nicht wertvoll anzusehen. Dem Versiegelungsanteil der Bestandsflächen vor Beräumung des Gebietes und Änderung des Geltungsbereiches (39 % vollversiegelte, 24 % teilversiegelte und 37 % unversiegelte Flächen) steht in der Planung eine maximale Versiegelung von etwa 76 % gegenüber. Die Prognose der versiegelten Flächen basiert für die Baugebiete auf den Festsetzungen im Bebauungsplan zur zulässigen Grundfläche sowie den in der BauNVO und den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan geregelten Überschreitungsmöglichkeiten. Die Versiegelungsanteile für die übrigen Nutzungsarten wurden aus den vorliegenden Straßen- und Freiraumplanungen abgeschätzt. Eine Differenzierung der prognostizierten Versiegelung nach teil- und vollversiegelte Flächen ist auf Basis der vorliegenden Planungen nicht möglich. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass ein Teil der Verkehrsflächen, insbesondere im Bereich der Bestandsbebauung an der Invalidenstraße, als teilversiegelte Fläche erhalten bleibt. Weiterhin können z. B. untergeordnete Fußwege und Aufstellflächen für die Feuerwehr in wasser- und luftdurchlässiger Bauweise (wassergebundene Wegedecke, Rasengittersteine) ausgeführt werden.

Somit wird die Umsetzung der Planung zu einer zusätzlichen Versiegelung von Freiflächen in moderatem Umfang führen. Der Boden verliert in diesen Bereichen seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen sowie als Vegetationsstandort, Wasserspeicher und Schadstoffspeicher bzw. -filter. Zur Prognose über die Entwicklung der Bodenversiegelung ohne Durchführung der Planung vgl. Kapitel II.2.3.

#### Bodenversiegelung bei Durchführung der Planung

Nutzung	Größe [m²]	Versiegelte Fläche [m²]	Versiegelung
WA	19.263	14.400	74,8%
MI	39.977	31.982	80,0%
MK	11.280	9.024	80,0%
SO	17.146	13.717	80,0%
Gemeinbedarf	4.897	3.918	80,0%
Grünflächen	6.395	1.279	20,0%
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	24.598	19.678	80,0%
Verkehrsflächen	10.555	9.500	90,0%
Regenrückhaltebecken	910	728	80,0%
Kanal	1.635	0	0,0%
<b>Geltungsbereich</b>	<b>136.656</b>	<b>104.225</b>	<b>76,3%</b>

#### (b) Bodenbelastungen

Insgesamt ist die im Bebauungsplan vorgesehene Umnutzung im Hinblick auf die Kontaminationssituation bewältigbar. Die festgestellten Boden- und Grundwasserbelastungen stehen den geplanten Nutzungen nicht grundsätzlich entgegen, da durch vorgelagerte bzw. baubegleitende Sanierungs- und Schutzmaßnahmen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die durch die Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutzverordnung näher bestimmt werden, gewahrt werden können.

Wie in Kapitel II.2.1.3(b) beschrieben, wurden oder werden zurzeit in vier Bereichen des Plangebietes Sanierungsmaßnahmen für Boden- und Grundwasserverunreinigungen durchgeführt oder vorbereitet. Dazu wurden mit dem jeweiligen Eigentümer der Fläche Sanierungsvereinbarungen geschlossen, die das Sanierungsziel, den Sanierungsumfang und die Übernahme der Kosten regeln.

Mit der Realisierung von Bauvorhaben darf entsprechend der Sanierungsvereinbarungen erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass die Sanierung der jeweiligen Flächen in dem für die vorgesehene zukünftige Nutzung erforderlichen Umfang bis zur Aufnahme der plangemäßen Nutzung durchgeführt wurde und dass die Sanierungsmaßnahmen durch die Bauarbeiten nicht behindert oder verzögert werden. Nach Abschluss der erforderlichen Maßnahmen können in den Sanierungsbereichen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Daher ist eine Kennzeichnung der betroffenen Flächen im Bebauungsplan nicht erforderlich.

Auch nach Abschluss der Altlastensanierung sind im Rahmen von Baumaßnahmen Vorkehrungen zu treffen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen. Dies liegt darin begründet, dass im Plangebiet flächendeckend anthropogene Auffüllungen vorliegen, deren Schadstoffgehalte stellenweise die Prüfwerte der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden-Mensch (Wohngebiete und Kinderspielflächen) überschreiten. Da die Bereiche mit Überschreitungen sich kleinräumig über das gesamte Plangebiet verteilen, ist eine genaue Eingrenzung vorab nicht mit vertretbarem Aufwand möglich.

Sollten die Auffüllungen nicht ohnehin im Rahmen von Aushubarbeiten entfernt werden, so lässt sich eine mögliche Gefährdung durch technisch einfache Maßnahmen verhindern. Zur Unterbrechung des Wirkungspfades ist grundsätzlich eine Überbauung bzw. Versiegelung des Bodens zu empfehlen. Bei Grünflächen kann eine Unterbrechung durch die Anlage von Rasenflächen erreicht werden. Bei offenen Böden ist aus Gründen der Vorsorge ein Austausch der obersten Bodenschicht (35 cm, auf Kinderspielplätzen mehr) zu empfehlen. Sollte dies nicht möglich sein, sind auf den entsprechenden Flächen

Oberbodenuntersuchungen durchzuführen, um die konkrete Schadstoffbelastung zu ermitteln. An Hand der Ergebnisse ist festzulegen, ob Maßnahmen zur Einhaltung der Anforderungen der BBodSchV notwendig sind. Der Eigentümer verpflichtet sich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zur Durchführung der notwendigen Maßnahmen.

Aus abfalltechnischen Gründen sind Erdarbeiten im Zuge der Bauausführung fachgutachterlich zu begleiten. Erheblich belastete Böden (Zuordnungsklasse Länderarbeitsgemeinschaft Abfall > Z2) können nicht wieder eingebaut werden, sondern sind zu entsorgen. Bei gering belasteten Böden hängt der ggf. mögliche Wiedereinbau von verschiedenen Faktoren ab.

Nach Abschluss der Sanierungs- und Bauarbeiten ist von deutlichen Verbesserungen für das Schutzgut auszugehen. Auch wenn für einzelne Schäden nur eine Teilsanierung durchführbar sein sollte, werden die von den Bodenbelastungen ausgehenden Umweltgefahren stark gemindert werden.

*(c) Kampfmittel*

Da das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht völlig ausgeschlossen werden kann, sollte der Bauherr eine baubegleitende fachgerechte Munitionssuchmaßnahme in Erwägung ziehen. Sie liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

#### II.2.2.4 Wasser

*(a) Oberirdische Gewässer*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans grenzt in weiten Teilen an den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal. Wasserflächen, Böschungen oder Befestigungen des Kanals werden aber, mit Ausnahme des Ufers am Fußgängerbereich, nicht überplant und auch nicht beeinträchtigt. Im Bereich des Fußgängerbereiches soll eine Treppenanlage bis zur Wasserkante geführt werden. Dazu soll die dort vorhandene Uferböschung überplant werden. Dem Vorhaben stehen aus Sicht des Wasser- und Schiffahrtsamtes Berlin keine Belange entgegen. Beeinträchtigungen der Wasserqualität des Kanals sind durch die Anlage nicht zu erwarten.

Eine Verschmutzung der Spree durch ein Überlaufen des Mischwasserkanalsystems bei Starkregenereignissen wird voraussichtlich durch die weitgehende Einleitung des nicht lokal versickerbaren Niederschlagswassers in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal vermieden. Eine Einleitung wird keine Beeinträchtigung des Gewässers zur Folge haben, da im Rahmen des notwendigen wasserrechtlichen Verfahrens nur die Einleitung von unverschmutztem Wasser erlaubt wird.

*(b) Grundwasser*

Infolge des geringen Grundwasserflurabstands kann die Errichtung unterirdischer Garagen und Stellplätze zu einer kleinräumigen Unterbrechung des Grundwasserleiters führen.

Die mit einer Bebauung einhergehende Versiegelung von Freiflächen hat unmittelbare Auswirkungen auf die Abflussbildung und den Wasserhaushalt. Das nicht über die verbleibenden Freiflächen versickerte Niederschlagswasser wird oberflächlich abgeleitet (s.o.) und verringert die Grundwasserneubildungsrate. Wegen der, bezogen auf die Größe des Geltungsbereiches, nur moderaten Zunahme der Versiegelung werden diese Effekte nur in geringem Umfang verstärkt werden.

Die in Folge von Bauarbeiten mögliche Mobilisierung von Schadstoffen im Grundwasser durch erhöhten Zutritt von Sickerwasser oder die Veränderung der Strömungsverhältnisse im Grundwasser kann bei Einhaltung geeigneter Bauabläufe, Bauverfahren und durch den Betrieb von Grundwasserreinigungsanlagen weitgehend vermieden werden.

Der südöstliche Teil des Bebauungsplans weist dabei wegen der Lage von organischen Schichten (i.d.R. Torf über Mudde) zwischen zwei wasserführenden Schichten einen gespannten Grundwasserleiter auf. Dies hat u.a. zur Folge, dass Grundwasserabsenkungen, z.B. durch Baumaßnahmen, erhebliche größere Reichweiten und Auswirkungen haben, als bei ungespannten Grundwasserverhältnissen.

Im Bereich der BBK-Flächen Nr. 17256 (LHKW-Schaden Heidestraße 14) und 17257 (ehemalige Schwellentränkanstalt Heidestr. 20 A) wird es auch in Zukunft Restriktionen für das Bauen im Grundwasser geben. Es ist mit einem Verbot oder einer Einschränkung von Förderbrunnen jeglicher Art, wie z.B. Bewässerungsbrunnen, Feuerlöschbrunnen und Grundwasserzirkulationsbrunnen für die Geothermie, auszugehen. Baumaßnahmen im näheren Umfeld der beiden großen Sanierungsmaßnahmen müssen mit umfangreichen Auflagen und den Betrieb einer Grundwasserreinigungsanlage rechnen. Gegebenenfalls ist auch der Betrieb von Abwehrbrunnen während der Bauzeit notwendig.

## II.2.25 Luft und Klima

### (a) Lokalklima

Durch die beabsichtigte starke bauliche Verdichtung kommt es gegenüber der derzeitigen Klimafunktion zu Verschlechterungen. Die Überbauung und Versiegelung von Freiflächen wird die Verdunstungskapazität verringern, was zu einer sinkenden Luftfeuchtigkeit beitragen wird. Da das Plangebiet bereits gegenwärtig eine weitgehend schlechte Durchlüftung aufweist, wird die Barrierewirkung der geplanten Bebauung den Kaltluftstrom aus angrenzenden Freiflächen weiter hemmen und die Austauschkapazität verringern. Eine Minderung kann in Teilbereichen durch die vorgesehene Durchwegung in Ost-West-Richtung erzielt werden. Weitere Minderungswirkungen werden von den Wasserflächen im Umfeld (Humboldthafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, Nordhafen) ausgehen.

### (b) Luftschadstoffe

Die Beschränkung zulässiger Brennstoffe für die Beheizung der geplanten neuen Gebäude als Festsetzung im Bebauungsplan sichert eine geringe Belastung der Luft aus dieser Quelle. Die Realisierung der gemischten Bebauung aus Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung wird zu einer Steigerung des Ziel- und Quellverkehrs durch Angestellte, Besucher und Anwohner führen.

Für das Jahr 2025 wird nach den Ergebnissen der Lufthygienestudie der verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung (VCDB 2011) nur eine geringe Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens auf der Heidestraße auftreten. Der Anteil der emissionsstarken Fahrzeuggruppe der schweren Nutzfahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen wird sich mit 2 bis 4% gegenüber dem Bestand nicht verändern und eher gering ausfallen. Die Gutachter gehen zudem davon aus, dass in Folge des technischen Fortschritts die im Jahr 2025 zu erwartenden Kraftfahrzeugemissionen je nach Schadstoff 50 bis 90 % unter den heutigen Werten liegen werden.

Durch die Neubebauung beiderseits der Heidestraße kommt es im Vergleich zum Ist-Zustand im Untersuchungsgebiet zu einer geringeren Ausbreitung der Luftschadstoffe. Dadurch konzentrieren sich die Luftschadstoffe in Straßennähe, während die rückwärtigen Teile des Plangebietes entlastet werden.

Durch den technischen Fortschritt im Kraftfahrzeugbau ist trotzdem selbst für die am höchsten belasteten Bereiche direkt an der Heidestraße im Jahr 2025 von einer Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>2</sub>, Benzol und der Jahresgrenzwerte für PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> auszugehen. Lediglich für den Tagesgrenzwert von PM<sub>10</sub> wird an der Heidestraße gegenüber der Einmündung Minna-Cauer-Straße eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes an 41 anstatt der zulässigen 35 Tage im Jahr prognostiziert. Sofern diese Grenzwertverletzung eintritt, kann ihr mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen begegnet werden.

In dem vor dem Prognosezeitpunkt liegenden Zeitraum bis 2020 kann die Einhaltung der Grenzwerte hingegen nicht sichergestellt werden, wenn zu diesem Zeitpunkt bereits eine vollständige Umsetzung der Bebauungspläne 1-62a, b und c sowie 1-92 VE erfolgt sein sollte. Für diesen (unwahrscheinlichen) Fall sind auf Grundlage aktueller Messungen geeignete planungsunabhängige Vermeidungsmaßnahmen durch die zuständige Fachbehörde festzulegen (vgl. Kap. II.3.2).

#### II.2.2.6 Landschaft

Mit der Umsetzung der Planung wird das Plangebiet Teil eines neuen Stadtquartiers. Damit verändert sich das bisherige Orts- und Landschaftsbild grundlegend.

Das Orts- und Landschaftsbild des Plangebiets war bis zu seiner Beräumung durch aufgegebene Lagerhallen, Erschließungs- und Gleisanlagen und eingelagerte Ruderalfluren negativ geprägt (Gewerbebrache). Insofern führt die Umsetzung der Planung zu einer Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.

Die angestrebte Durchlässigkeit der Bebauung in Ost-West-Richtung ermöglicht eine direkte Erreichbarkeit angrenzender Stadtquartiere und wird zum Erhalt wichtiger Sichtachsen beitragen.

Es wird ein durchgehender Freiraum entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals geschaffen, der sich in regelmäßigen Abständen zu Grün- und Platzflächen aufweitet (zentraler Fußgängerbereich, Döberitzer Grünzug, Parkanlage am Nordhafen) und öffentliche Aufenthaltsbereiche schafft, die im Gegensatz zum derzeitigen Zustand qualitätvolle, vielseitig nutzbare urbane Räume darstellen. Die Wasserflächen und Uferbereiche werden erlebbar.

Die geplanten Gebäudehöhen orientieren sich grundsätzlich an den in Berlin üblichen Traufhöhen. Die Ermöglichung eines Hochhauses im Süden des Plangebiets an der Heidestraße (MK 2.1) unterstützt die stadtbauliche Absicht, im Bereich nördlich des Hauptbahnhofs einen durch Hochhäuser markierten Siedlungsschwerpunkt auszubilden.

Die Begrünung der Baugrundstücke sowie die weitgehende Beschränkung von Nebenanlagen sowie oberirdischen Garagen und Stellplätze auf die überbaubaren Grundstücksflächen verbessert die Einbindung der neuen Baukörper in den umgebenden Freiraum.

#### II.2.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Nachteilige Auswirkungen auf geschützte Bau- und Gartendenkmale sind aufgrund der vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu erwarten, da die denkmalgeschützte Bausubstanz in das neue Bauungskonzept integriert und dadurch aufgewertet wird.

#### II.2.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltgütern sind insbesondere infolge der zusätzlichen Versiegelung des Areals zu erwarten. Veränderungen und Einwirkungen auf den Boden durch Über- und Unterbauung und Abgrabung wirken sich unmittelbar auch auf das Grundwasser aus. Der Verlust an ruderalen Freiflächen bewirkt eine Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion für Flora und Fauna. Die städtebauliche Aufwertung der Fläche durch die Entwicklung von Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbebauten beeinflusst wiederum die vom Anliegerverkehr ausgehende Lärmbelastung der Flächen. Sie hat aber auch positive Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild sowie die Erlebbarkeit der vorhandenen Kulturgüter.

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

### **II.2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würde es voraussichtlich trotzdem zu einer erheblichen Nutzungsintensivierung auf den Flächen im Geltungsbereich kommen. Da sich die Flächen in zentraler Innenstadtlage befinden und als potentielles Bauland nachgefragt werden, würde die Eigentümerin trotz Fehlens eines Bebauungsplans bestrebt sein, das Areal einer intensiven Nutzung zuzuführen, zumal durch die Baufeldfreimachung und die Altlastensanierung schon in erheblichem Umfang Investitionen getätigt wurden. Die mögliche Nutzungsart und die Obergrenzen des Maßes der Nutzung sind dabei für die Flächen mit

einer Wirksamkeit des Baunutzungsplans (Bebauung an der Invalidenstraße) nach diesem i.V.m. den Vorschriften der BO 58 zu beurteilen. Für die übrigen, ehemals dem Eisenbahnrecht unterliegenden Flächen, ist die Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB zu beurteilen (vgl. Kap. I.2.4).

Hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen bedeutet dies, dass auch bei Nicht-Durchführung der Planung eine Bebauung und fast vollständige Versiegelung (90 %) des Gebiets planungsrechtlich zulässig wäre, mit entsprechenden Verlusten an Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen. Unzulässig wäre die durch den Bebauungsplan zugelassene Wohnnutzung. Die durch den Bebauungsplan zugelassenen Bebauungshöhen und die daraus resultierenden Geschossflächen wären bei Nichtdurchführung der Planung ebenfalls nicht zulässig.

## **II.2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung**

### **II.2.4.1 Eingriffsbeurteilung**

Die Realisierung des Bebauungsplans stellt einen Eingriff im Sinne des Naturschutzrechtes dar. Durch die Verwirklichung des Bebauungsplans werden die Gestalt und Nutzung von Grundflächen sowie die belebte Bodenschicht und das Grundwasser verändert.

Aufgrund festgestellter sanierungspflichtiger Bodenkontaminationen an verschiedenen Stellen im Plangebiet wurde unabhängig von der Umsetzung der Bebauungsplaninhalte eine umfangreiche Beräumung der Flächen zur Durchführung notwendiger Sanierungsmaßnahmen erforderlich und bedingte einen Verlust der vormals vorhandenen Flora und Fauna.

Wegen der umfangreichen baulichen Vorprägung der Flächen werden die von der Eingriffsregelung erfassten Schutzgüter (Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere, Pflanzen und Landschaft) oft nur in geringem Umfang beeinträchtigt.

Die in Kapitel II.2.3 erstellte Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung lässt Eingriffe nur hinsichtlich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Lokalklima erwarten. Da diese Eingriffe in weiten Teilen auch ohne den Bebauungsplan 1-62b zulässig wären, sind Maßnahmen zum Ausgleich dort nicht erforderlich (vgl. Kap. II.2.4.6).

Entsprechend § 1a Abs. 3 Satz 1 BauGB sind Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen in der Abwägung zu berücksichtigen. Nachfolgend werden auf Grund von fachgesetzlichen Regelungen (Baumschutzverordnung, besonderer Artenschutz) durchzuführenden Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen beschrieben. Darüber hinaus werden auch für die Schutzgüter, für die keine Eingriffe zu erwarten sind, die geplanten Vermeidungsmaßnahmen benannt. Für das nicht von der Eingriffsregelung erfasste Schutzgut menschliche Gesundheit werden mögliche Maßnahmen zum Lärmschutz und zum Schutz vor Luftschadstoffen erörtert.

### **II.2.4.2 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung**

#### **(a) Lärm**

Im Rahmen ihrer Abwägung - insbesondere bei Neuplanung - hat die Gemeinde auch die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu berücksichtigen. Der dort aufgestellte Grundsatz, dass die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen - hier Heidestraße - und schutzbedürftige Flächen - hier: Wohnnutzung, öffentliche und private Grünflächen - so einander zuzuordnen sind, dass schädliche Lärmeinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz), kann im vorliegenden Planungsfall kaum verwirklicht werden. Weil das Plangebiet flächendeckend lärmbelastet ist, stehen keine Flächen zur Verfügung, in denen sich die angestrebten schutzbedürftigen Nutzungen ohne Lärmbelastung verwirklichen ließen, wenn zugleich auch nach § 1a Abs. 2 BauGB mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden soll und in diesem Zusammenhang unter anderem Maßnahmen zur Innenentwicklung zu berücksichtigen sind – hier z. B. die Entwicklung von nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen zu gemischt genutzten Stadtquartieren in attraktiver Innenstadtlage.



Eine Bauleitplanung, die in eine bereits vorhandene Lärmbelastung hineinplant, entspricht nur dann dem im Abwägungsgebot verankerten Grundsatz der Konfliktbewältigung, wenn sie dies durch Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes kompensieren kann. Um die Planungsziele des Masterplans umzusetzen, wurde deshalb entsprechend des im Rahmen der Lärmaktionsplanung verfolgten Leitbildes von lärmrobusten städtebaulichen Strukturen angestrebt, die im Bebauungsplan zulässigen geplanten schutzbedürftigen Nutzungen so anzuordnen, dass trotz der hohen Lärmbelastung ruhige, schallabgeschirmte Bereiche geschaffen werden. Für die Baublöcke an der Heidestraße wird durch Festsetzung einer Baulinie, einer geschlossenen Bauweise und einer Mindestbauhöhe sichergestellt, dass durch lärmgeschützte Blockinnenbereiche entstehen, die einen ruhigen, schallabgeschirmten Aufenthalt im privaten Freiraum ermöglichen. Durch die Orientierung der allgemeinen Wohngebiete zum Kanal werden die besonders sensiblen Wohnnutzungen so weit wie möglich von der Lärmquelle abgerückt.

Aktiven Schutzmaßnahmen gegen den Verkehrslärm ist gegenüber passiven Maßnahmen grundsätzlich Vorrang einzuräumen. Sie sind aber unter technischen, gestalterischen und räumlichen Aspekten hier nur eingeschränkt zu verwirklichen:

- Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kommt auf Grund der Verkehrsfunktion der Heidestraße (Bundesstrasse und Straße 1. Ordnung) nicht in Frage.
- Im Umweltbericht zum Bebauungsplan 1-63 wird der Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke auf der Heidestraße empfohlen, die eine Verringerung des Verkehrslärms um bis zu 2 dB(A) bewirken könnte. Da diesem Asphalt noch die Zulassung fehlt und dieser weniger belastbar als konventioneller Asphalt ist, wurde auf Grund des zu erwartenden erheblichen Baustellenverkehrs mit schweren Lkw von einer Verwendung abgesehen. Es sollte jedoch geprüft werden, ob nachts eine Abschaltung der Ampelanlagen an den Einmündungen der Planstraßen möglich ist, um die erhöhten Lärmwerte durch Anfahr- und Bremsgeräusche zu vermeiden.
- Eine theoretisch mögliche Festsetzung von schallabsorbierenden Fassaden entlang der Heidestraße zur Minderung des Einflusses von Mehrfachreflexionen wird als nicht anwendbar bei der Planung angesehen, da zur Belichtung der Aufenthaltsräume notwendige schallharte Fenster der Festsetzung einer schallabsorbierenden Fassade widersprechen.
- Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg durch Lärmschutzwände entlang der Heidestraße kommt aus verschiedenen Gründen (u. a. erforderliche Unterbrechung der Lärmschutzeinrichtungen durch Planstraßen und Zuwegungen, Sichtbeziehungen zwischen den Quartiersteilen östlich und westlich der Heidestraße) nicht in Betracht. Zudem würde der Bau von Lärmschutzwänden auf Grund der in Folge von Reflexionen diffusen Lärmausbreitung und der Unwirksamkeit der Maßnahme in den höheren Geschossen nicht den gewünschten Erfolg bringen.
- Für die Parkanlage wurde die Errichtung einer Lärmschutzwand in verschiedenen Varianten untersucht. Der für Parkanlagen geltende schalltechnische Orientierungswert für Verkehrslärm von 55 dB(A) tags kann gemäß Voruntersuchungen auf der geplanten Parkfläche auch mit sehr hohen Lärmschutzwänden (6 m über Straßenniveau) nahe der Heidestraße und Sellerstraße nicht eingehalten werden. Als Zielwert für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen wurde daher der Schwellenwert für eine weitgehend ungestörte Kommunikation und Erholung von tags von 62 dB(A) definiert. Es wurden sieben Varianten unter schalltechnischen, monetären und gestalterischen Aspekten geprüft und im Ergebnis eine unter Kosten-Nutzen-Aspekten optimierte Abwandlung der Lärmschutzvariante 7 als Vorzugsvariante ermittelt. Diese Lärmschutzvariante 8 besteht aus der Kombination einer 2 m hohen Lärmschutzwand am östlichen Rand der Fläche des Regenrückhaltebeckens und einem bis zu 3 m hohen Wandelement am Rand des dort geplanten Spielplatzes. Hierdurch können in den abgeschirmten Bereichen überwiegend Beurteilungspegel von unter 63 dB(A) erreicht werden, die eine ungestörte Kommunikation im Freien ermöglichen. Die Maßnahme wird im Bebauungsplan festgesetzt.

Da die in der gegebenen Situation möglichen und nach den Planungszielen städtebaulich vertretbaren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht ausreichen, um für alle schutzwürdigen Nutzungen ein heutiges Erwartungen entsprechendes ruhiges Wohnen und Arbeiten sowie eine lärmarme Erholungsnutzung im Freiraum zu ermöglichen und gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm auszuschließen, werden zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich:

- Lärmschützende Grundrissausrichtung, in einigen Fällen auch Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen,
- Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen in Aufenthaltsräumen mit Fenstern unmittelbar zur Heidestraße,
- Zulässigkeit von baulich verbundenen Außenwohnbereichen entlang der Heidestraße nur als verglaste Vorbauten oder verglaste Loggien,
- Festsetzung der notwendigen Schalldämmmaße von Außenbauteilen auf Grundlage der DIN 4109,

Im konkreten Entwurfsverfahren für die Freiflächen, insbesondere dem Fußgängerbereich, wird geprüft, ob in der Parkanlage und auf dem Fußgängerbereich durch bauliche Elemente oder Geländemodellierungen kleinere, teilabgeschirmte Aufenthaltsbereiche geschaffen werden können.

*(b) Schutz vor Luftschadstoffen*

- Beschränkung der zulässigen Heizsysteme auf solche mit niedrigen Emissionswerten,
- Bei Überschreitung des Immissionsgrenzwerts für Feinstaub PM<sub>10</sub> verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung auf der Heidestraße.

*(c) Tiere und Pflanzen*

- Pflanzung von heimischen Laubbäumen in den Baugebieten; es sind in den Wohn-, Misch- und Kerngebieten insgesamt 135 heimische Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 16/18 cm zu pflanzen, davon 35 großkronige Bäume,
- Pflanzung von Straßenbäumen in den Planstraßen, am Uferweg und in der Parkanlage (entsprechend Straßenentwurf und Freiraumentwurf),
- Festsetzung einer mindestens 80 cm starken Erdüberdeckung von Tiefgaragen mit Pflicht zur Begrünung,
- Begrünung von Dachflächen zur Schaffung potentieller Lebensräume für Vögel und Kleinlebewesen.

*(d) Boden*

- Nebenanlagen sowie oberirdische Garagen und Stellplätze werden mit wenigen Ausnahmen auf die überbaubaren Grundstücksflächen beschränkt.
- Maßnahmen zur Bodensanierung sollten vor Beginn der Neubaumaßnahmen durchgeführt werden, um eine Mobilisierung von Schadstoffen durch veränderte Strömungsverhältnisse im Grundwasser zu vermeiden.
- Vermeidung des Kontakts mit erheblich belasteten Böden durch Austausch, Versiegelung oder Überdeckung.

*(e) Wasser*

- Begrünung geeigneter Dachflächen zur Speicherung und Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche.
- Entlastung der Mischwasserkanalisation und Verringerung von Überlaufereignissen durch Einleitung des verbleibenden Niederschlagswassers in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal.

(f) *Lokalklima*

- Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen, die abkühlend und staubbindend wirken sowie die Verdunstung erhöhen,
- Schaffung von Freiräumen mit Ost-West Orientierung,
- Anbindung des Plangebietes an die Wasserflächen des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und des Nordhafens.

(g) *Ortsbild*

- Erhalt von Sichtachsen,
- Schaffung eines durchgehenden Freiraums entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, der sich in regelmäßigen Abständen zu Grün- und Platzflächen aufweitet,
- Gewährleistung der Durchlässigkeit des Stadtquartiers,
- Begrünung der Baugrundstücke,
- weitgehende Beschränkung von Nebenanlagen und oberirdischen Garagen und Stellplätzen auf die überbaubaren Grundstücksflächen.

#### II.2.4.3 Ersatzpflanzungen nach Baumschutzverordnung

Unabhängig von der bauleitplanerischen Anwendung der Eingriffsregelung sind die Bestimmungen der Baumschutzverordnung anzuwenden. Der Schutz der Bäume im Gebiet hat mit dieser Verordnung eine eigenständige Rechtsgrundlage und erfolgt daher unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans. Ersatzpflanzungen sind auf Grundlage der im Zuge der Umsetzung der Planung tatsächlich entfallenden Bäume zu ermitteln.

Gleichwohl haben diese Ersatzpflanzungen auch ausgleichenden Charakter in Bezug auf den Bebauungsplan. Im Rahmen der Neugestaltung des Stadtquartiers sind Neupflanzungen von standortgerechten, heimischen Gehölzen vorgesehen und teilweise auch festgesetzt, die bei geeigneter Artenwahl (keine Obstgehölze) als Ersatzpflanzungen anrechenbar sind. Im Zuge der Bauvorbereitungen wurden im Geltungsbereich bereits 27 geschützte Bäume gefällt und Ersatzpflanzungen im Geltungsbereich oder seiner näheren Umgebung festgesetzt.

#### II.2.4.4 Zeitliche Beschränkungen für die Rodung von Bäumen und Gehölzen nach allgemeinem Artenschutzrecht

Um die Zerstörung von Fortpflanzungsstätten wildlebender Tiere zu minimieren, dürfen Gehölze (Bäumen, Sträucher, Hecken) nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar, also außerhalb der Fortpflanzungszeiten der meisten Tierarten, gerodet werden. Diese Einschränkung kann ggf. wesentliche Auswirkungen auf die Planung und Ausführung von Vorhaben mit sich bringen. Das Verbot gilt im Einzelfall nicht, wenn die vorgesehene Maßnahme im öffentlichen Interesse ist und nicht auf andere Weise oder zu anderer Zeit durchgeführt werden kann.

Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b wird daher klarstellend geregelt, dass die Vorschriften zum allgemeinen Artenschutz zu beachten sind.

#### II.2.4.5 Maßnahmen für besonders geschützte Vogelarten nach besonderem Artenschutzrecht

Wie in Kapitel II.2.2.2 dargelegt, kommen im Plangebiet besonders geschützte Tierarten vor. Um Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden, sind zum Schutz der im Gebiet brütenden europäischen Vogelarten bei Rückbau von Gebäuden Bauzeitenregelungen einzuhalten, die die Tötung von Individuen und die Zerstörung der Nester während der Brutzeit vermeiden. Zusätzlich sind bei der Beseitigung von dauerhaft geschützten Niststätten höhlen- und nischenbrütender Vogelarten Befreiungen von den Schutzvorschriften erforderlich. In diesem Zusammenhang werden als Ersatzmaßnahme Nisthilfen (Nistkästen) an der Rieckhalle und am Kornversuchsspeicher angebracht. Für die

im Rahmen des Gebäudeabrisses entfallenden Niststätten werden insgesamt sechs Sperlingskolonien und zwei Fassadeneinbaukästen an der Rieckhalle unterhalb des Rampendachs angebracht. Drei weitere Nistkästen werden am Kornversuchsspeicher installiert. Zudem werden sieben Nistkästen, die im Rahmen einer anderen Ausgleichsmaßnahme am Gebäude Heidestraße 20/20A angebracht wurden, an diesen Standort umgesetzt.

#### II.2.4.6 Ausgleichsentscheidung

Gemäß § 18 BNatSchG ist über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden, wenn aufgrund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB stellt klar, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. In welchem Umfang dies der Fall ist, ist im vorliegenden Fall durch einen Vergleich des bestehenden mit dem geplanten Planungsrecht zu ermitteln.

Das bestehende Planungsrecht wird in Kapitel I.2.4 der Begründung beschrieben.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die Grundstücke Invalidenstraße 50 und 51 sowie Invalidenstraße 52/ Heidestraße 1 im Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 ausgewiesen, während die weiteren Grundstücke und Flächen nach Freistellung von den Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – mit Ausnahme der im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen planfestgestellten Flächen – dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen sind.

Im beschränkten Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 gelten gemäß § 7 Nr. 13-15 Bauordnung für Berlin (BO 58) als höchstzulässige Nutzungsmaße eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 und eine Baumassenzahl (BMZ) von 7,2. Die entsprechende Geschossflächenzahl beträgt 1,8 bei bis zu fünf Vollgeschossen, wenn nur Gebäude errichtet werden, die keine Wohnungen enthalten. Es gilt die geschlossene Bauweise, die Grundstücke sind im Rahmen der zulässigen GRZ in voller Tiefe überbaubar. Da die BO 58 bezüglich der Anrechnung der Flächen für Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen auf die GRZ keine Regelungen getroffen hat, ist eine vollständige Versiegelung der Grundstücke durch solche Anlagen planungsrechtlich zulässig.

Nach § 34 Abs. 1 BauGB wäre eine gewerbliche Bebauung zulässig, die sich hinsichtlich des Nutzungsmaßes an folgenden Werten orientiert: GRZ bis 0,4; GFZ bis 0,8, BMZ bis 3,5; durch Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten wäre ein Versiegelungsgrad von 90 % erreichbar. Hinsichtlich der Höhe baulicher Anlagen wären im überwiegenden Teil des Plangebiets 1-2 Vollgeschosse zulässig. Für das Kerngebiet MK 2.1 sind hingegen deutlich höhere zulässige Gebäudehöhen anzusetzen. Sie orientieren sich an den Gebäudehöhen des westlich angrenzenden Bebauungsplans II-210c. Maßstabgebend ist insbesondere das Hochhaus westlich der Heidestraße mit 17-18 Vollgeschossen.

Demgegenüber wird durch den Bebauungsplan auf den Bauflächen eine Versiegelung durch Über- oder Unterbauung von 75 bis 80 % der Gesamtfläche ermöglicht, mit einer GFZ von 2,4 bis 4,2 (durchschnittlich 3,3). Der damit verbundene Eingriff im Hinblick auf die Flächenversiegelung und die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und auf die Fauna ist bereits nach gegenwärtig geltendem Planungsrecht, d.h. vor der planerischen Entscheidung über den Bebauungsplan, in annähernd gleichem Umfang zulässig. Ein Ausgleich der Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen ist somit nicht erforderlich.

Die künftig zulässigen Gebäudehöhen und Geschossflächen gehen allerdings in Teilen des Plangebiets über das nach bestehendem Planungsrecht zulässige Maß hinaus. Künftig ist im Geltungsbereich eine 6-7-geschossige Bebauung zulässig sowie ein Hochhaus mit 11 Geschossen südlich des Fußgängerbereiches. Für ein weiteres Hochhaus im Süden des Plangebietes (MK 2.1) wurde bereits eine Baugenehmigung auf Grundlage von § 34 BauGB erteilt, da sich die planungsrechtliche Situation durch die Realisierung der Planung des gegenüberliegenden festgesetzten Bebauungsplans II-201c geändert hat. Die in Kapitel II.2.2.5(a) beschriebenen lokalklimatischen Auswirkungen sind aber auch teilweise auf die

Erhöhung der zulässigen Gebäudehöhen über das bisher geltende Maß zurückzuführen. Im vorhergehenden Kapitel werden die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen beschrieben. Sie mindern die Auswirkungen auf das Lokalklima. Weitere (ausgleichende) Maßnahmen sind nicht erforderlich, da die verbleibenden Beeinträchtigungen im Vergleich zu den nach bestehendem Planungsrecht bereits zulässigen Beeinträchtigungen als geringfügig anzusehen sind.

Eine Wohnnutzung des Gebiets entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62b ist nach geltendem Planungsrecht unzulässig. Die in Kapitel II.2.2.1(a) und Kapitel III.3.7.1 beschriebenen Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe für die neuen Bewohner des Gebiets sind daher dem Bebauungsplan 1-62b zuzurechnen. Sie fallen jedoch nicht unter die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz.

## **II.2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b sind im Planungsvorlauf auch andere Planungsmöglichkeiten geprüft worden.

Die Entwicklung der Planungsziele für den Gesamtbereich beiderseits der Heidestraße geht bis in die Zeit der Beschlussfassung zur Verlagerung von Hauptstadt und Regierungssitz nach Berlin in den frühen 1990er Jahren zurück. Im Zusammenhang mit den Planungen für den Ausbau des Lehrter Bahnhofs zum Hauptbahnhof wurden auch Alternativen für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in seinem nördlichen Umfeld in einem Wettbewerbsverfahren geprüft.

Durch die Stilllegung des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs (HUL) ergaben sich dann neue Entwicklungsperspektiven, da damit eine Überplanung des Gesamtgebietes zwischen der Bahntrasse und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal möglich wurde, die dessen besondere Standortgunst nutzt. Planungsüberlegungen zur zukünftigen Nutzung dieser Potentiale wurden u.a. im Rahmen des Programms Stadtumbau-West angestellt.

Im Jahr 2007 lobte die Vivico Real Estate GmbH in Zusammenarbeit mit der DB AG, Aurelis Real Estate GmbH und dem Land Berlin ein kooperatives städtebauliches Gutachterverfahren zur Heidestraße aus, in dem mehrere Planungsansätze für das Gesamtgebiet vertieft bearbeitet wurden. Stadtstrukturelles Ziel war dabei die Integration der großflächigen Brachen in das Stadtbild durch Schaffung eines neuen, kompakten Stadtquartiers, welches an zentraler, innerstädtischer Lage ansprechende Wohnmöglichkeiten sowie eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und nicht zuletzt der besonderen Lage am Wasser Rechnung trägt.

Das prämierte Konzept des Büros Astoc wurde nach dem Gutachterverfahren im Rahmen mehrerer Workshops weiter überarbeitet. Hinsichtlich der vorgesehenen Gebäude- und Freiraumstrukturen sowie der Einbindung des neuen Stadtquartiers in sein Umfeld wurde das Ergebnis dieser Überarbeitung, der Masterplan Heidestraße, als die den Planungszielen am besten entsprechende Lösung der städtebaulichen Aufgabenstellung eingeschätzt, andere im Gutachterverfahren erarbeitete Planungsmöglichkeiten wurden daher nicht weiter verfolgt. Der Masterplan wurde durch das Bezirksamt Mitte und den Senat als Grundlage für die weitere Planung und damit auch für den Bebauungsplan 1-62b beschlossen.

## **II.3 Zusätzliche Angaben**

### **II.3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung**

#### **II.3.1.1 Ablauf der Umweltprüfung**

Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan 1-62b umfasste folgende Bearbeitungsstufen:

- Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und fachlicher Standards,
- Zusammenstellung umweltrelevanter Fachplanungen (u.a. Landschaftsprogramm, Bereichsentwicklungsplanung, StEP Klima, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan),
- Zusammenstellung vorliegender Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere des digitalen Umweltatlas Berlin (Umgebungslärmkartierung, Wasserhaushalt, Stadtklima)

- Ermittlung des nötigen Umfangs und Detaillierungsgrads für die erforderlichen Fachgutachten,
- Bestandsaufnahme der Umweltsituation durch Geländebegehung und Auswertung der vorliegenden Fachplanungen, Informationsquellen und Fachgutachten
- Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt und der durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe unter Berücksichtigung der vorliegenden Fachgutachten,
- Ermittlung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Schutzgüter unter Berücksichtigung der vorliegenden Fachgutachten.

Auf die Anwendung des Berliner Leitfadens „Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin“ wurde verzichtet. Durch den Bebauungsplan werden keine ausgleichspflichtigen Eingriffe vorbereitet. Eine Quantifizierung der Eingriffe über ein Punktesystem oder Kostenäquivalente ist daher nicht erforderlich. Der hier gewählte Ansatz einer verbal-argumentativen Bewertung der Bestandsituation und der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt ist dem Planungsfall eher angemessen.

Die eingesetzten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Fachgutachten erläutert.

#### II.3.1.2 Verwendete Fachgutachten

- VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (11/2011): Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/Heidestraße
- ALB Akustiklabor Berlin (aktualisierte Fassung 10/2014): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte von Berlin
- ALB Akustiklabor Berlin (6/2015): Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte von Berlin
- URS (8/2010): Ergänzende Historische Erkundung Heidestraße Ost, Berlin, B-Plan 1-62
- Boss Consult (12/2011): Orientierende Untersuchung der Fläche Heidestraße Ost in Berlin und Detailuntersuchung von Teilflächen
- Boss Consult (9/2012): Bericht zur Sanierungsuntersuchung und Sanierungskonzept ehem. Tanklager OLEX (ALVF-Nr. B-001019-129) auf der Fläche Heidestraße Ost in Berlin
- Boss Consult (4/2013): ergänztes Sanierungskonzept ehem. Tanklager OLEX (ALVF-Nr. B-001019-129) auf der Fläche Heidestraße Ost in Berlin
- Boss Consult (8/2013): Sanierungsplan für die ehem. Schwellentränkanstalt auf der Fläche Heidestraße Ost in Berlin
- Boss Consult (10/2013): ergänzter Sanierungsplan für die ehem. Schwellentränkanstalt auf der Fläche Heidestraße Ost in Berlin
- GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH (2/2014): Detailuntersuchungen, Gefährdungsabschätzung und Sanierungskonzept; LHKW Schaden auf Teilflächen der Flurstücke 288, 300 und 301 in 10557 Berlin-Moabit
- GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH (5/2014): Weiterführende Detailuntersuchungen und Gefährdungsabschätzung; LHKW-Schaden auf Teilflächen der Flurstücke 288, 300 und 301 in 10557 Berlin-Moabit
- GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH (1/2015): Sanierungsplan für LHKW-Schaden auf Teilflächen der Flurstücke 288, 300 und 301 in 10557 Berlin-Moabit
- Teige, Dipl. Biol. Tobias (11/2009): Faunistisches Gutachten im Zuge des geplanten Bauvorhabens B-Plan 012.99 „Projekt Europacity“ in Bezug auf vorhandene Quartiere und Einschätzung als Jagdgebiet
- Saure, Dr. Christoph (11/2009): Untersuchung der Stechimmenfauna im Projektbereich Europacity
- Scharon, Dipl. Ing. Jens (10/2009): Untersuchung des Vorkommens der streng geschützten Zauneidechse *Lacerta agilis* auf der Fläche des B-Plangebiets Europacity-Heidestraße in Berlin-Mitte

- Meffert, Peter (6/2010): Avifaunistische Untersuchung in den Bebauungsplangebieten 1-62 und 1-63
- Kielhorn, Dr. Karl-Hinrich (6/2010): Faunistische Untersuchung der Laufkäfer im B-Planbereich Europacity / Heidestraße
- Betzner, Dipl. Ing. Elke (6/2009): Biotoptypenkartierung und Baumkartierung; mit Aktualisierungen durch Spath + Nagel 3/2012

### II.3.1.3 Hinweise auf Schwierigkeiten

Bei der Zusammenstellung der Angaben zur Umweltprüfung traten keine erheblichen Schwierigkeiten auf.

## II.3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Ziel des Monitoring ist es, die Prognose des Umweltberichts einer Kontrolle zu unterziehen. Bei Umsetzung des Plans ist allerdings nicht mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrunde liegenden Prognose des zukünftigen Umweltzustandes zu rechnen, so dass auf ein speziell vorhabenbezogenes Monitoring verzichtet werden kann. Die regelmäßig auf gesamtstädtischer und bezirklicher Ebene durchgeführten Maßnahmen zur Umweltüberwachung sind grundsätzlich ausreichend.

Für die Ermittlung der zur erwartenden Belastung mit Luftschadstoffen wurde das Jahr 2025 als Prognosehorizont festgelegt. Sollte die geplante Bebauung beiderseits der Heidestraße schon vor dem Jahr 2020 vollständig oder weitgehend realisiert werden, ist die örtliche Belastung mit Luftschadstoffen zu überwachen, um bei drohenden Grenzwertüberschreitungen geeignete Maßnahmen treffen zu können.

Um den Erfolg der zurzeit durchgeführten Altlastensanierung zu überprüfen, werden auf drei Sanierungsflächen Monitoringmaßnahmen durchgeführt. Die Überwachung wird auch nach Abschluss der Sanierungsarbeiten fortgesetzt werden, um bei unerwarteten Abweichungen von der prognostizierten Belastungssituation weitere Maßnahmen zu treffen zu können. Die Messstellen dürfen durch Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden und sind Bestandteile rechtsverbindlicher Sanierungspläne. Sollen diese umgebaut oder ggf. verlegt werden, muss die vorherige Zustimmung der Bodenschutzbehörde eingeholt werden.

## II.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Bebauungsplan 1-62b bereitet die Umnutzung des Plangebiets zwischen Heidestraße, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, Nordhafenbrücke und Invalidenstraße entsprechend den Vorgaben des Masterplans Heidestraße planungsrechtlich vor. Vom Geltungsbereich ausgenommen wurden zwei Bereiche, die auf Grund der schon weit vorgeschrittenen Vorhabenplanung als eigenständige vorhabenbezogene Bebauungspläne (1-92 VE, 1-93 VE) festgesetzt worden.

Große Teile des Geltungsbereichs liegen zurzeit brach. Die Lagerhallen, sonstige versiegelte Flächen, ruderaler Gras- und Staudenfluren sowie kleinere Vorwaldstrukturen wurden im Zuge der Baufeldfreimachung weitgehend entfernt. Die öffentlichen Nutzungen entlang der Invalidenstraße (Museum für Gegenwart, Justizgebäude) sollen mit ihren Freiflächen langfristig erhalten bleiben.

Im Plangebiet wurden ursprünglich 118 nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume kartiert. Sie wurden teilweise unter Einholung von Ausnahmegenehmigungen bereits gefällt. Bei der Untersuchung der Fauna wurden in fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) einige geschützte und Rote-Liste-Arten nachgewiesen. Insbesondere der Bereich entlang des Schiffahrtskanals hat eine hohe Bedeutung im Biotopverbund.

Die Böden des Plangebiets waren zum Kartierzeitpunkt zu rund 70 % versiegelt. Im Bereich einer früheren Schwellentränkanlage liegen erhebliche Bodenverunreinigungen vor, die vor

der Neubebauung saniert werden sollen. Das Gebiet ist von der Heidestraße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke her stark lärmbelastet. Die Belastung mit Luftschadstoffen liegt teilweise über den Grenzwerten.

Bei Realisierung der Planung wird bis auf den Bereich an der Invalidenstraße das gesamte Plangebiet einer geänderten Nutzung zugeführt. Geplant ist ein dicht bebautes, gemischt genutztes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil. Entlang des Kanalufers soll ein durchgehender Uferweg entstehen. Im Zentrum des Gebiets ist ein weiträumiger Fußgängerbereich vorgesehen. Am Nordhafen soll eine etwa 6.000 m<sup>2</sup> große öffentliche Grünfläche angelegt werden, die mit der bereits bestehenden Grünfläche in Verbindung steht.

Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird sich der Versiegelungsgrad eher geringfügig auf etwa 76 % erhöhen, die unversiegelten Flächen werden voraussichtlich überwiegend als städtisches Grün mit Strauchpflanzungen und Rasenflächen angelegt werden. Im Bereich der Neubebauung, der Verkehrsflächen und der Parkanlage wird der vorhandene Baumbestand zu roden sein.

Die Fauna des Gebiets wird sich ebenfalls vollständig verändern, insbesondere werden an offene ruderale Standorte mit geringer Störfrequenz angepasste Arten verschwinden. Mit Ausnahme der unmittelbaren Uferzone wird der Bereich als vernetzendes Element im Biotopverbund künftig nicht zur Verfügung stehen.

Zum Prognosehorizont 2025 wird die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Vor allem auf Grund des technischen Fortschritts bei den Kraftfahrzeugen sind aber bei den Luftschadstoffen keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr zu erwarten. Zur Minderung der Lärmbelastung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, mit denen den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Genüge getan werden soll. Da die Bebauung entlang der Heidestraße abschirmende Wirkung hat, werden in den zum Kanal orientierten Teilen des Plangebiets auch ruhige Bereiche entstehen, die sich für die Außenraumnutzung und wohnungsnahe Erholung eignen. Der Fußgängerbereich wird wegen des Fehlens einer abschirmenden Bebauung jedoch Lärmbelastungen ausgesetzt sein, die über den Orientierungswerten für Parkanlagen liegen. Durch den Bau einer Lärmschutzanlage im Bereich der Parkanlage kann diese zumindest teilweise gegen den Verkehrslärm abgeschirmt werden.

Das Plangebiet kann schon nach gegenwärtigem Planungsrecht in seinen für neue Nutzungen vorgesehenen Teilen intensiv gewerblich genutzt werden. Die bei einer vollständigen Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter sind (unbeachtlich der o.g. tatsächlichen Versiegelung) insofern in ihrem Umfang grundsätzlich bereits heute planungsrechtlich zulässig. Ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich, Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sind aber gleichwohl umzusetzen. Im Bebauungsplan werden diesbezüglich Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen und zur Pflanzung von Bäumen auf den Baugrundstücken getroffen. Die Straßen- und Platzflächen, der Uferweg und die öffentliche Grünfläche bieten Raum für weitere Baumpflanzungen und sonstige Begrünungsmaßnahmen. Auch die Anwendung der Baumschutzverordnung wird sich voraussichtlich eingriffsmindernd auswirken, da die erforderlichen Ersatzpflanzungen innerhalb des Plangebiets möglich sind. Mit diesen Maßnahmen werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen.

### **III. Planinhalt und Abwägung**

#### **III.1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt**

##### **III.1.1 Planungsziele**

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, die Flächen östlich der Heidestraße als Teil des Neuordnungsbereichs Heidestraße zu einem urban geprägten Stadtquartier zu entwickeln. Die Neuordnung des Gebiets und die Aktivierung untergenutzter innerstädtischer Flächen entsprechen den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung bezüglich des Vorrangs der Innenentwicklung



und des Flächenrecycling. Ziel ist es, die Lagequalitäten des Gebiets zu nutzen, um sowohl attraktive innenstadtnahe Wohnlagen zu entwickeln – insbesondere entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals – als auch Raum für Arbeitsplätze und zentrale Nutzungen zu bieten. Nicht zuletzt sollen die mit dem Museum für Gegenwart und mehreren Galerien vorhandenen Ansätze zu einem Kulturstandort ausgebaut werden.

Durch das auf die Wasserlage orientierte städtebauliche Konzept, die herausgehobene Lage im Stadtraum und eine hochrangige, in mehrstufigen Wettbewerbsverfahren entwickelte Architektur soll die Chance genutzt werden, die „Europacity“ als touristischen Zielort zu etablieren, ähnlich wie beispielsweise die Hafencity in Hamburg. Der Bereich um den Hauptbahnhof mit seinen Hotelstandorten und die am Rand des Plangebiets und in seinem näheren Umfeld bereits vorhandenen touristischen Anziehungspunkte (Museum für Gegenwart, Invalidenfriedhof, Zellengefängnis, ehemalige Grenzbefestigungsanlagen, Humboldthafen und Nordhafen) sollen durch die geplante Gebietsentwicklung ergänzt, in einen städtischen Kontext eingebunden und über neue Grünverbindungen und Wegebeziehungen miteinander vernetzt werden. Durch diese Vernetzung und städtebaulich-landschaftliche Einbindung soll der Bereich nördlich des Hauptbahnhofs soweit aufgewertet werden, dass er in seiner Gesamtheit als für Besucher interessanter Stadtraum wahrgenommen wird.

Die Entwicklung des Plangebiets soll weiterhin dazu beitragen, die stadtstrukturelle Verknüpfung des Bereichs um den Hauptbahnhof, das Museum für Gegenwart und die Charité einerseits mit den Gebieten im Nordwesten (Moabit) sowie im Norden und Nordosten (Wedding, Campus der Bayer-Schering Pharma AG ) über die Heidestraße und die Kanalufer zu verbessern und attraktive Wegebeziehungen dorthin zu eröffnen. Zu den östlich und westlich benachbarten Quartieren um die Lehrter Straße und um die Chausseestraße sollen neue Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und die Bahnanlagen kurze und attraktive Verbindungen herstellen. Dadurch wird die stadträumliche Isolierung des Gebiets aufgebrochen und seine Erreichbarkeit und Verflechtung mit der stadtbedeutsamen touristischen Infrastruktur der Umgebung verbessert. Besondere Bedeutung wird die Wegeverbindung mit dem Pankegrünzug und dem Standort des Bundesnachrichtendienstes erlangen.

Die Heidestraße soll als attraktive zentrale Achse des Quartiers entwickelt werden, die neben dem motorisierten Verkehr auch attraktive Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und Aufenthalt bieten soll. Parallel dazu soll eine zusätzliche überörtliche Verbindung für Fußgänger und Radfahrer am Westufer des Kanals entstehen.

### **III.1.2 Planungskonzept für den Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße (Europacity)**

Den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b, 1-62c, 1-92VE, 1-93VE sowie 1-63 liegt ein gemeinsames Planungskonzept zugrunde, das die Vorgaben des 2009 durch den Senat und den Bezirk Mitte beschlossenen Masterplans Heidestraße (s. Kap. I.3.5.1) zur Grundlage hat. Es wurde insbesondere durch teilräumliche entwurfliche Vertiefungen, die Planungen zum Umbau der Heidestraße, einen Wettbewerb zur Gestaltung der Uferzone am Schiffahrtskanal, einen Wettbewerb zur Gestaltung des südlichen Stadtquartiers unter Berücksichtigung verschiedener Fachgutachten (Verkehr, Lärmimmissionen, Luftgüte, Einzelhandel, soziale Infrastruktur) weiterentwickelt.

#### *(a) Bebauung und Nutzung*

Die Nutzungsstruktur des Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße soll sich durch eine vielfältige urbane Mischung auszeichnen. Die Wohnfunktion soll in attraktiver und zentraler Innenstadtlage durch den Neubau von rund 2.700 Wohnungen gestärkt werden. Ergänzend ist ein breites Angebot an unterschiedlichen Flächen für andere innenstadttypische Nutzungen wie Firmensitze, Büros, Hotels und andere gewerbliche Nutzungen sowie – vor allem im Umfeld des Museums für Gegenwart – auch kulturelle Nutzungen geschaffen werden („Kunst-Campus“). Während im Süden und Norden des

Neuordnungsbereichs, d.h. um den Europaplatz und den zukünftigen S-Bahnhof Perleberger Straße, eher kerngebietstypische Nutzungen bzw. wohngebietsverträgliche gewerbliche Nutzungen mit einem geringen Wohnanteil angestrebt werden, soll nach den Vorgaben des Masterplans im Zwischenbereich westlich der Heidestraße (Bebauungsplan 1-62a) ein Wohnanteil von 20 bis 50 % und östlich der Heidestraße ein Wohnanteil von 70 bis 80 % gesichert werden.

Die unmittelbar an die Heidestraße angrenzenden Flächen sollen auch andere mischgebietstypische Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen aufnehmen.

Insgesamt wird eine verdichtete, weitgehend geschlossene Bauweise angestrebt, die sich hinsichtlich der Anordnung und der Höhenentwicklung der Gebäude an der Berlin-typischen Art der Bebauung orientiert. Die Gebäude sollen sich straßenseitig ausrichten und überwiegend die Berliner Traufhöhe aufnehmen. An ausgewählten Punkten am südlichen und am nördlichen Ende des Plangebiets sowie im Westen (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans 1-62b) unmittelbar entlang des Bahnkörpers sind einige höhere Gebäude mit bis zu siebzehn Geschossen vorgesehen.

#### *(b) Verkehrserschließung*

Das Neuordnungsgebiet wird über die Heidestraße erschlossen, die als zum Anbau bestimmte Stadtstraße künftig das stadtstrukturelle und verkehrliche Rückgrat des neuen Stadtquartiers bildet. Die verkehrliche Funktion der Heidestraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße soll erhalten bleiben, gleichzeitig soll sie aber auch als Geschäftsstraße mit verbesserter Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer entwickelt werden.

Deshalb sieht die Planung im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und Perleberger Straße im Norden eine Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche zu beiden Seiten vor, um einen Neubau der Straße mit verändertem Querschnitt zu ermöglichen. Die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 erarbeitete Straßenplanung geht von zwei Fahrstreifen je Richtung und begleitenden Baumreihen aus. Im 38,0 m breiten Mittelabschnitt zwischen Nordhafenbrücke und Döberitzer Straße wird ein Mittelstreifen mit einer zusätzlichen Baumreihe eingeordnet. Darüber hinaus sind fahrbahnbegleitende Parkstände, Radverkehrsanlagen sowie großzügige Gehwegbereiche geplant. Während der Knotenpunkt Heidestraße/ Perleberger Straße geringfügig umgebaut werden soll, um einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen, soll der Knotenpunkt Heidestraße/ Zufahrt zur Nordhafenbrücke auf ein städtebaulich verträgliches und verkehrlich funktionsfähiges Maß zurückgebaut werden.

Südlich der Minna-Cauer-Straße übernimmt die Heidestraße lediglich lokale Erschließungsfunktionen und bleibt von der Invalidenstraße abgehängt. Ein Teilabschnitt, der hier an den Geltungsbereich angrenzt, soll als Fußgänger- und Radverkehrsbereich neu gestaltet werden.

Die Feinerschließung der Neubaufächen erfolgt durch mehrere neue Planstraßen sowie durch Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Entlang der Heidestraße sind zwei öffentlich nutzbare Platzflächen vorgesehen – davon eine östlich der Straße – die wesentlich zur urbanen Qualität des Gebiets beitragen sollen.

Die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel erfolgt durch in der Heidestraße und in der Perleberger Straße verkehrende Buslinien und durch den nahe gelegenen Hauptbahnhof. Südlich des Plangebiets wurde in der Invalidenstraße eine neue Straßenbahnverbindung in Richtung Nordbahnhof geschaffen. Als Ergänzung zum vorhandenen Nahverkehrsnetz ist unmittelbar westlich des Neuordnungsgebiets eine neue S-Bahnlinie (S 21) im Bau, die langfristig eine Haltestelle an der Perleberger Brücke erhalten soll.

Zur besseren Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren und zur Minderung der Barrierewirkung sind im Rahmen der Gebietsentwicklung Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und langfristig auch über die Bahntrasse geplant. Hierdurch soll die Erreichbarkeit wichtiger Ziele außerhalb des Plangebiets, insbesondere von Einrichtungen der sozialen und der touristischen Infrastruktur, verbessert werden.

(c) *Grün- und Freiflächen*

Rückgrat des Grün- und Freiflächenkonzeptes ist ein neu zu entwickelnder, auch touristisch attraktiver Uferweg entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, der sich an verschiedenen Stellen zu einem grüngerprägten Korridor aufweitet, am Nordhafen in eine teils vorhandene, teils neu gestaltete Parkanlage mit einem Kinderspielplatz übergeht und sich nach Westen über eine weitere Platzfläche mit hohem Grünanteil (im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a) fortsetzt. Anknüpfend an anderweitige Planungen, die eine grundsätzliche Aufwertung des gesamten Nordhafenbereichs vor allem durch Ausweitung des Campus der Bayer-Schering Pharma AG (Bebauungsplan 1-47) vorsehen, wird für den Nordhafen eine Standortentwicklung für den Wassertourismus und die Ausflugschiffahrt angestrebt.

Der im mittleren Bereich gelegene zentrale Platz (Fußgängerbereich) bildet als attraktiver Aufenthaltsort am Wasser den künftigen Quartiersmittelpunkt und Anziehungspunkt für Touristen. Weiter im Süden gruppieren sich die Gebäude des „Kunst-Campus“ um eine private Freifläche, die im Westen über die Döberitzer Straße und den so genannten Döberitzer Grünzug mit den Grünflächen an der Lehrter Straße, im Osten über eine geplante Brücke mit dem Ostufer des Schiffahrtskanals und dem Invalidenfriedhof verbunden ist und so die Verknüpfung mit den benachbarten Stadträumen und stadtbedeutsamen touristischen Zielen verbessert.

Nördlich dieser Verbindung ist eine weitere, über den zentralen Platz verlaufende Querverbindung vorgesehen, deren Lage auf zwei zusätzlich geplante Brücken über das Bahngelände und über den Schiffahrtskanal Bezug nimmt. Am Westrand des Neuordnungsgebiets Heidestraße (Bebauungsplan 1-62a) ist eine weitere Grünfläche entlang der Bahntrasse vorgesehen, die nördlich der Döberitzer Straße als öffentliche Parkanlage mit Kinderspielflächen gestaltet und durch eine Schallschutzanlage gegenüber dem Schienenverkehrslärm geschützt werden soll.

(d) *Einzelhandel*

Im Neuordnungsbereich Heidestraße („Europacity“) ist ein differenziertes Angebot an Einzelhandelseinrichtungen vorgesehen. Im Vordergrund steht dabei die wohnortnahe Versorgung der künftig rund 5.000 Einwohner und 10.000 Beschäftigten. Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sollen vorrangig straßenbegleitend in den Baugebieten beiderseits der Heidestraße untergebracht werden; angestrebt wird eine kleinteilige Ladenstruktur, wie sie für andere Straßen der Berliner Innenstadt typisch ist. Ergänzende Angebote werden an den beiden Platzflächen angestrebt, um zu deren Belebung beizutragen.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe sollen weitgehend auf die Errichtung eines Nahversorgungszentrums westlich der Heidestraße (im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a) beschränkt werden, um negative stadtstrukturelle Auswirkungen auf benachbarte Zentren zu vermeiden. Im Bereich des Kunst-Campus sollen rund um die blockinterne Platzfläche einzelne kleine Ladengeschäfte mit auf den Kunst- und Kulturstandort abgestimmter Sortimentsausrichtung sowie Galerien und Gastronomiebetriebe ermöglicht werden.

Zur Sicherung einer leistungsfähigen Grundversorgung für die künftigen Einwohner und Beschäftigten ist gegenüber dem zentralen Stadtplatz ein Nahversorgungszentrum mit einem Verbrauchermarkt und weiteren Anbietern aus dem Bereich der Grundversorgung vorgesehen. Im nördlichen Teil des neuen Stadtquartiers können kleinteilige Einzelhandelsangebote am geplanten S-Bahnhof Perleberger Straße das Einzelhandelsangebot vervollständigen.

### **III.1.3 Planungskonzept für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b**

(a) *Bereich „Kunst-Campus“*

Der ehemalige Hamburger Bahnhof mit dem Museum für Gegenwart und die angelagerte Museumsnutzung in der so genannten „Rieckhalle“ sind Ausgangspunkt für die Entwicklung

des hinter dem historischen Bahnhofskomplex gelegenen Bereichs als „Kunst-Campus“ mit ergänzenden gastronomischen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen sowie neu zu entwickelnden Wohnangeboten. Für das Museum selbst wird eine bauliche Ergänzung ermöglicht. Der westlich anschließende Gebäudekomplex der Sozial- und Justizverwaltung soll unverändert erhalten bleiben.

Zentrales Element des Kunst-Campus wird eine öffentlich zugängliche großzügig dimensionierte private Freifläche, deren grünteprägt Gestaltung im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens festgelegt wurde. Die Platzfläche wird zum Kanal hin durch drei Einzelgebäude räumlich gefasst. Das vorhandene Gebäude westlich der zentralen Freifläche, die Rieckhalle, kann im Rahmen der bestehenden Verträge weiter genutzt, längerfristig jedoch auch durch Neubauten ersetzt werden. Dabei sollen zur Döberitzer Straße und zur geplanten Brücke über den Schifffahrtskanal hin Durchgangsmöglichkeiten gesichert werden, um die Vernetzung mit den Nachbarquartieren herzustellen.

Zur Belebung der gebietsinternen Platzfläche sollen in den Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude öffentlichkeitswirksame Nutzungen – vorzugsweise mit einem Kunst- oder Kulturbezug – angeordnet werden.

Die Heidestraße soll auch in diesem Abschnitt durch eine straßenbegleitende Neubebauung räumlich gefasst werden. Das Bebauungskonzept geht von einer sechs- bis siebengeschossigen Bebauung aus. In der südlichen Heidestraße soll in Korrespondenz zu vorhandenen bzw. geplanten Hochhäusern im Bahnhofsumfeld ein weiterer „Hochpunkt“ entstehen. Der geplante 13-geschossige Bau ist Teil eines größeren Gebäudekomplexes, den das Energieversorgungsunternehmen 50Hertz als künftige Firmenzentrale errichtet.

Um die Beziehung zwischen dem Kulturstandort um den Hamburger Bahnhof und dem Bereich rund um den Hauptbahnhof zu stärken, ist eine öffentliche Blockdurchwegung geplant, die sich vom künftigen Europaplatz ausgehend über die Heidestraße bis zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal fortsetzt.

*(b) Neubauquartiere nördlich und südlich des zentralen Platzes (Fußgängerbereich)*

Nördlich an den „Kunst-Campus“ schließen sich zwischen Heidestraße, Schifffahrtskanal und Nordhafen Neubauquartiere mit einem hohen Wohnanteil an. Die Blockränder sollen zur Heidestraße und zum Fußgängerbereich hin im Erdgeschoss durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie belebt werden. Ansonsten ist in einem Streifen entlang der Heidestraße eine Mischung von Wohnen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen, östlich davon bis zum Kanal überwiegend Wohnen vorgesehen. In zwei Baublöcken südlich des geplanten Fußgängerbereiches, die im Rahmen des separaten vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens 1-92VE beplant werden, sind auch entlang der Heidestraße überwiegend Wohnnutzungen vorgesehen. Die Bauweise des Quartiers soll sich durch eine bis zu sechsgeschossige Blockrandbebauung mit begrünten Innenhöfen auszeichnen.

Die benannten Neubauquartiere – einschließlich der Baublöcke im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92VE - sind regelmäßig in sechs größere und zwei kleinere Baufelder gegliedert, die durch zwei Straßenschleifen sowie ergänzend über im Wesentlichen den Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erschlossen werden. Zum Schifffahrtskanal soll ein ausreichend breiter Bereich für die Anlage eines Uferwegs freigehalten werden.

Die räumliche und strukturelle Mitte des Neubauquartiers bildet ein großzügig dimensionierter Platz (Fußgängerbereich) zwischen der Heidestraße und dem Schifffahrtskanal. Als attraktiver Aufenthaltsort am Wasser wirkt dieser künftige Quartiersmittelpunkt identitätsstiftend für die künftigen Bewohner und schafft einen zusätzlichen Anziehungspunkt für Touristen. Anstelle des ursprünglich geplanten Wasserbeckens innerhalb der Platzfläche soll nunmehr über eine großzügige Treppenanlage ein direkter Wasserzugang zum Schifffahrtskanal geschaffen werden.

Um den Erhalt des denkmalgeschützten Kornspeichers im nördlichen Teil des neuen Wohnquartiers als markantes Einzelbauwerk zu sichern, soll für Nachnutzungsvorschläge eine möglichst weitgehende, jedoch mit der angrenzenden Wohnnutzung verträgliche Flexibilität gewährleistet werden.

(c) *Uferpromenade, Parkanlage am Nordhafen und Döberitzer Grünzug*

Der im mittleren Bereich gelegene zentrale Fußgängerbereich (Stadtplatz) bildet als attraktiver Aufenthaltsort am Wasser den künftigen Quartiersmittelpunkt und Anziehungspunkt für Touristen. Weiter im Süden gruppieren sich die Gebäude des „Kunst-Campus“ um eine private Freifläche, die im Westen über die Döberitzer Straße und den so genannten Döberitzer Grünzug mit den Grünflächen an der Lehrter Straße, im Osten über eine geplante Brücke mit dem Ostufer des Schifffahrtskanals und dem Invalidenfriedhof verbunden ist und so die Verknüpfung mit den benachbarten Stadträumen und stadtbedeutsamen touristischen Zielen verbessert.

Nördlich dieser Verbindung ist eine weitere, über den zentralen Fußgängerbereich verlaufende Querverbindung vorgesehen, deren Lage auf eine zusätzlich geplante Brücke über den Schifffahrtskanal Bezug nimmt.

Das Planungskonzept sieht entlang des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals zwischen Invalidenstraße und Kieler Brücke einen mindestens 6 m breiten, sich mehrfach aufweitenden öffentlichen Uferstreifen vor, dessen Gestaltung in einem landschaftsplanerischen Wettbewerbsverfahren konkretisiert wurde. Dieser auch touristisch attraktive Uferweg geht am Nordhafen in eine neu zu gestaltende Parkanlage mit einem Kinderspielplatz über und steht in Verbindung mit den dort bereits vorhandenen Ufergrünanlagen.

Durch variierende Breiten und Höhenlagen des Uferstreifens sollen abwechslungsreiche Raumsituationen entstehen, die Bezug nehmen auf ihr jeweiliges Umfeld. Während der Uferweg am Hamburger Bahnhof noch eher städtisch geprägt ist, wird die vorhandene begrünte Uferböschung der Promenade dem nördlichen Abschnitt einen eher landschaftlichen Charakter verleihen. Die wohnungsbezogenen Freiflächen entlang des Ufers sollen von der Promenade gestalterisch deutlich abgesetzt werden.

Über eine großzügige Treppenanlage im Bereich des zentralen Fußgängerbereiches und eine Uferwiese innerhalb der Parkanlage wird außerdem die Möglichkeit für einen attraktiven Aufenthalt unmittelbar am Wasser geschaffen.

Ein wichtiger Bestandteil des Wegekonzeptes ist die Querverbindung von den Grünflächen nördlich des Zellengefängnis-Parks, über die zu einem verkehrsberuhigten Bereich umzugestaltende Döberitzer Straße bis zu den Grün- und Freiflächen östlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals. Östlich der Heidestraße soll die Querverbindung über die privaten Freiflächen des „Kunst-Campus“ verlaufen und von dort über eine geplante Brücke über den Schifffahrtskanal zum Invalidenfriedhof führen. Da eine gradlinige Weiterführung von der Döberitzer Straße zum Kunst-Campus aufgrund der für Museumszwecke genutzten Rieckhalle erst langfristig umsetzbar ist, wird zunächst eine Verbindung über die Heidestraße und den Fußgänger- und Radfahrbereich am Nordrand des Kunst-Campus vorgesehen.

### **III.1.4 Wesentlicher Planinhalt**

Der Bebauungsplan 1-62b trifft Festsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB. Er schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuordnung der Baugrundstücke und der Erschließungsflächen östlich der Heidestraße als Teil der künftigen Europacity (Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße). Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planungskonzept entspricht im Wesentlichen den Vorgaben des 2009 durch Senat und Bezirk beschlossenen Masterplans Heidestraße, der in Teilbereichen durch städtebauliche und hochbauliche Wettbewerbsverfahren weiterentwickelt wurde.

Die Neuordnung des Gebiets zielt darauf ab, die Lagequalitäten des Gebiets zu nutzen, um sowohl attraktive innenstadtnahe Wohnlagen zu entwickeln – insbesondere entlang des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals – als auch Raum für Arbeitsplätze und zentrale Nutzungen zu bieten. Nicht zuletzt sollen die mit dem Museum für Gegenwart und der Rieckhalle vorhandenen Ansätze zu einem Kulturstandort ausgebaut werden.

Die Entwicklung des Plangebiets zu einem urban geprägten Stadtquartier soll weiterhin die stadtstrukturelle Verknüpfung des Bereichs um den Hauptbahnhof mit den Gebieten im

Nordwesten (Moabit) sowie im Norden und Nordosten (Wedding) über die Heidestraße verbessern und die stadträumliche Isolierung des Gebiets aufbrechen. Neue Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal können dabei kurze und attraktive Verbindungen zu den östlich benachbarten Quartieren um die Chausseestraße herstellen; eine weitere überörtliche Verbindung für Fußgänger und Radfahrer soll am Westufer des Kanals entstehen. Den künftigen Quartiersmittelpunkt wird ein zentraler Platz (Fußgängerbereich) mit direktem Wasserbezug bilden.

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan entlang der Hauptverkehrsstraße und im Bereich nördlich des früheren Hamburger Bahnhofs Mischgebiete fest. Entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals ist ein allgemeines Wohngebiet vorgesehen. Ein Kerngebiet im Süden des Plangebiets steht in einem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit den Kerngebieten im bahnhofsnahe Umfeld am künftigen Europaplatz. In den Baugebieten werden einzelne Nutzungen, die mit der angestrebten Gebietsentwicklung nicht vereinbar sind, ausgeschlossen oder begrenzt; das Kerngebiet wird außerdem hinsichtlich der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben gegliedert.

Entlang der Invalidenstraße werden das Museum für Gegenwart als Sondergebiet „Kunst und Kultur“ und der Bereich des Sozialgerichts sowie des Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Justiz“ gesichert.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baulinien und Baugrenzen definiert. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der überbaubaren Grundfläche (GR) und der jeweils zulässigen Geschossfläche (GF) in Verbindung mit der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. der maximalen Gebäudehöhe (Oberkante) oder der mindesten und maximalen Gebäudehöhe bestimmt.

Die öffentlichen, überwiegend der Erschließung dienenden Flächen werden als Straßenverkehrsflächen bzw. als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Dazu gehört neben den vorgesehenen Straßen und Plätzen auch der Uferweg entlang des Kanals. Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen innerhalb der Baugebiete ergänzen das öffentliche Wegesystem.

Eine öffentliche Grünfläche wird südlich der Nordhafenbrücke in Ergänzung der vorhandenen Grünfläche am Nordhafen festgesetzt; zur besseren Vernetzung der Grünflächen und Wegeverbindungen wird ferner der Bau von zwei Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal planungsrechtlich vorbereitet.

Ergänzend werden Regelungen zur Zulässigkeit von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen in den Baugebieten getroffen sowie Gestaltungsregelungen zu Einfriedungen und zu Werbeanlagen.

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan Umweltbelange, indem er Regelungen zur Dachbegrünung, zur Begrünung der Baugrundstücke, zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen, zum Lärmschutz und zur Luftreinhaltung trifft.

Für Vorhaben auf noch planfestgestellten Flächen (gewidmete Bundesstraße und Bundeswasserstraße) wird eine aufschiebende Bedingung festgesetzt.

Vorhandene Baudenkmale und planfestgestellte bzw. gewidmete Verkehrsflächen sowie die Wasserflächen im Bereich der geplanten Kanalbrücken werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

## **III.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung**

### **III.2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62b sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt (s. Kap. I.3.4.2).

Die vorgesehenen Baugebiete (Allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet) im nördlichen Teil des Plangebiets sind als Regelfall aus der Darstellung einer gemischten Baufläche M 2 im Flächennutzungsplan entwickelbar, wenn im Gesamtgefüge der Charakter einer gemischten Baufläche erhalten bleibt; dies ist hier der Fall. Die im Süden des Plangebiets vorgesehenen Baugebiete (Mischgebiet, Kerngebiet, sonstiges Sondergebiet) sind aus der hier im

Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Baufläche MI 1 als Regelfall entwickelbar. Dies gilt auch für die Fläche für Gemeinbedarf, die kleiner als 3 ha ist.

Der Darstellung einer Grünverbindung entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals im Flächennutzungsplan wird durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Uferweg“ entsprochen, die neben dem Weg selbst auch begleitende Grünbereiche aufnehmen soll, die teilweise außerhalb des Geltungsbereichs liegen. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Grünverbindung in östlicher Verlängerung der Döberitzer Straße zum Kanalufer wird im Bebauungsplan durch die Ausweisung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ sowie der Festlegung von nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Bereich des Kunst-Campus berücksichtigt, für die auf einer Teilfläche ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit durch den Bebauungsplan vorbereitet wird.

Die Entwicklungsfähigkeit von Flächen für Einzelhandelsbetriebe im südlichen Kerngebiet ist aufgrund der Darstellung als gemischte Baufläche M1 im Flächennutzungsplan grundsätzlich gegeben. Aus dieser Flächenkategorie sollen nach den „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans (AV-FNP)“ (s. I.3.4.2) vorrangig Kerngebiete (ohne weitere Einschränkungen) entwickelt werden. Der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten stehen an dieser Stelle jedoch die Grundsätze und Ziele des Stadtentwicklungsplans Zentren (StEP Zentren 3) und des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts entgegen, die als sonstige städtebauliche Planungen in der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Im Bebauungsplan wird der Lage des Plangebietes außerhalb der Zentrensystematik des StEP Zentren 3 durch die räumliche Beschränkung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben entsprochen und damit die Vereinbarkeit mit der Zentrenstruktur hergestellt. Die Zentrenverträglichkeit wird durch ein Einzelhandelsgutachten („Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin“, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig 2012) bestätigt.

### **III.2.2 Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung**

Der Bebauungsplan entspricht den im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B) (s. I.3.4.1) niedergelegten siedlungsplanerischen Grundsätzen, insbesondere dem Vorrang der Innenentwicklung. Hinsichtlich der Festsetzung von für großflächige Einzelhandelseinrichtungen geeigneten Flächen ist die Vereinbarkeit mit dem Integrationsgebot gemäß Grundsatz 4.8. besonders zu überprüfen. Danach sollen großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten nur auf Standorten in städtischen Kernbereichen entwickelt werden. Nach der Festlegungskarte 2 des LEP-BB ist der südliche Teil des Plangebiets dem städtischen Kernbereich „Gebiet/Umfeld Hauptbahnhof“ zugeordnet.

### **III.3 Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen**

#### **III.3.1 Art der baulichen Nutzung**

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 3 BauNVO die Art der baulichen Nutzung fest und unterscheidet dabei vier Baugebiete (Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet und sonstiges Sondergebiet). Weiterhin setzt der Bebauungsplan eine Fläche für den Gemeinbedarf fest.

In den Baugebieten werden einzelne Nutzungen, die der angestrebten Gebietsentwicklung nicht entsprechen, gemäß § 1 Abs. 5-9 BauNVO ausgeschlossen oder eingeschränkt. Einzelne Baugebietsteile werden hinsichtlich der Zulässigkeit bestimmter Nutzungen gemäß § 1 Abs. 4 BauNVO gegliedert

##### **III.3.1.1 Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO**

Die von der Hauptverkehrsstraße weiter als 50 m entfernten Bauflächen (bzw. 80 m im Baublock südlich des Fußgängerbereiches) werden mit Ausnahme der Flächen um den

Kornversuchsspeicher und des Bereichs nördlich vom Hamburger Bahnhof – zwischen Hamburger Bahnhof und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ – als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Damit wird der Vorgabe des Masterplans entsprochen, das Plangebiet zu einem gemischt genutzten Quartier zu entwickeln, in dem neben Arbeiten und Kultur auch das Wohnen eine herausgehobene Rolle spielt und zu einer Belebung und Durchmischung des neuen Stadtquartiers beiträgt. Für eine Wohnnutzung bieten sich vor allem die Wasserlagen an, während entlang der Heidestraße zumindest gleichberechtigt auch andere innenstadttypische Nutzungen städtebaulich erwünscht sind.

Mit der Festsetzung als allgemeines Wohngebiet wird eine überwiegende Wohnnutzung gewährleistet. Ein begrenzter und wohngebietsverträglicher Gewerbeanteil, wie er im allgemeinen Wohngebiet zulässig ist, soll innenstadttypisch möglich sein. Deshalb bleiben in allen Teilen des allgemeinen Wohngebiets (WA 1 bis WA 4) alle in § 4 BauNVO aufgeführten Nutzungen allgemein zulässig bzw. ausnahmsweise zulassungsfähig. Auch die Zulässigkeit von Räumen für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO, d.h. die Nutzung einzelner Räume für Bürozwwecke, Kanzleien o.ä. wird nicht beschränkt. Vor allem im Bereich des zentralen Platzes (Fußgängerbereich) soll in Anbetracht seiner besonderen stadträumlichen und Aufenthaltsqualitäten eine wohngebietsverträgliche Nutzungsmischung unter Einbeziehung von Gastronomie und Dienstleistungen ermöglicht werden, so dass dieser Bereich eine besondere Ausstrahlung und Leitfunktion für das Gebiet gewinnen kann.

(a) *Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Hinblick auf den Immissionsschutz*

Im Plangebiet besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 und der zusätzliche Verkehr, der aus der Gebietsentwicklung resultiert, führen unmittelbar an der Heidestraße zu Lärmbelastungen von bis zu 73 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht. (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/ Heidestraße, Abschlussbericht November 2011 und ALB Akustik-Labor Berlin, „Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte von Berlin“, aktualisierte Fassung Oktober 2014, ALB Akustiklabor, „Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte von Berlin“, Juni 2015).

Bei einer vollständigen Umsetzung der Bebauungsplaninhalte wird das allgemeine Wohngebiet durch die zur Heidestraße hin vorgelagerte Bebauung im Mischgebiet zwar gegenüber der Hauptverkehrsstraße abgeschirmt. Der verbleibende Lärmeintrag auch durch weiter entfernte Lärmquellen (Bahntrassen westlich der Heidestraße, die nach Norden über Geländeneiveau ansteigen, Straßenverbindung über die Nordhafenbrücke) und der gebietsinterne Quell- und Zielverkehr auf den Planstraßen führen jedoch dazu, dass die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete (tags 55 dB(A) und nachts 45/40 dB(A)) vor allem im Nachtzeitraum großflächig überschritten werden.

Die höchsten Beurteilungspegel im allgemeinen Wohngebiet werden mit maximal 61 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts für die der Nordhafenbrücke und der Planstraße 1 zugewandten Fassaden prognostiziert; dort werden damit die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin ( 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) um etwa 2 dB im Nachtzeitraum überschritten. In den übrigen Teilen des allgemeinen Wohngebietes liegen die Werte tagsüber meist deutlich unter der rechtlich anerkannten Schwelle für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse von 60 dB(A) und nachts überwiegend unter 50 dB(A).

Es entsteht somit hinsichtlich des Verkehrslärms eine Situation, wie sie in der Innenstadt häufig vorzufinden ist und die einer Wohnbebauung nicht grundsätzlich entgegensteht, zumal in den Blockinnenbereichen ausgleichende lärmgeschützte Freiflächen zur Verfügung stehen.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Wohn- und Schlafruhe in den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen der Wohnungen sind im Bebauungsplan jedoch umfassende Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Eine ausführliche Abwägung zum Immissionsschutz



und eine Darstellung der Schallschutzfestsetzungen erfolgt im Abschnitt III.3.7 dieser Begründung.

Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets auf den nicht unmittelbar an der Heidestraße gelegenen Bauflächen entspricht der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung, innerhalb der „Europacity“ einen hohen Wohnanteil festzuschreiben und kurzfristig innerstädtischen Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Der Bebauungsplan dient insofern der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert wurden. Auch im Stadtentwicklungsplan Wohnen und im Planwerk Innere Stadt wird die „Europacity“ als wichtiges Wohnungsbaupotenzial eingestuft.

#### *(b) Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen*

Die sich aus der Neubebauung ergebenden Anforderungen an Wohnfolgeeinrichtungen sollen teils innerhalb, teils außerhalb des Plangebiets abgedeckt werden. Bei einem angenommenen Wohnanteil von 90% der mit dem Bebauungsplan ermöglichten Geschossfläche und einer Wohnungsgröße von durchschnittlich 100 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche (gemäß der aktualisierten Planungsannahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom März 2014) können im allgemeinen Wohngebiet bis zu 440 Wohneinheiten entstehen. Hinzu kommen rechnerisch 410 bis 610 Wohneinheiten bei einem gleichwertigen Wohnanteil in den Mischgebieten. Insgesamt können im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b somit bis zu 1.050 Wohnungen realisiert werden. Bei einer durchschnittlichen Belegungsdichte mit 2 Personen je Wohneinheit sind damit bis zu 2.100 Bewohner zu erwarten. Für die Berechnung der Wohnfolgebedarfe wird dieser Wert zugrunde gelegt.

#### Soziale Infrastruktur

Im Plangebiet befinden sich keine öffentlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Die nächst gelegenen Kindertagesstätten in der Tegeler Straße, in der Lehrter Straße und in der Habersaathstraße liegen 850 m, 1000 m bzw. 1.500 m von der künftigen Mitte des Plangebiets (zentraler Platz/Fußgängerbereich) entfernt.

Im Umfeld des Plangebietes sind drei Grundschulen vorhanden, die aufgrund ihrer Entfernung (Fuß-/ Radwegelänge) für eine Gebietsversorgung in Frage kämen: Die Brüder-Grimm-Schule in der Tegeler Straße (Wedding) befindet sich in einer Entfernung von ca. 1.300 m zur Quartiersmitte. Etwas weiter entfernt befinden sich die Moabiter Grundschule in der Rathenower Straße (Kurt-Tucholsky-Grundschule) mit einer Entfernung von 1.800 m zur künftigen Quartiersmitte und die Grundschule Neues Tor in der Hannoverschen Straße (1.600 m Fuß-/ Radweg). In den entsprechenden Schulplanungsregionen 3,5 und 6 sind im Bestand Kapazitäten für 4.378 Schüler bzw. 30,4 Grundschulzüge vorhanden. Im Schuljahr 2014/2015 bestand damit in der Region ein Überangebot von 330 Grundschulplätzen. Die von der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft ermittelte Nachfrageentwicklung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass sich dieser Überschuss durch die altersstrukturelle Entwicklung der in der Region bereits lebenden Einwohner innerhalb der nächsten sechs Jahre in ein Defizit in Höhe von 600 Grundschulplätzen wandeln wird. Dadurch ist ausgeschlossen, dass die in der Europacity entstehenden Platzbedarfe durch die bestehenden Schulen abgedeckt werden können.

Zusammen mit dem Platzbedarf infolge von Bestandsverdichtungen (durch kleinere, verstreute Wohnungsbauvorhaben wie Lückenschließungen oder Dachgeschossausbauten) und der Wohnungsbauvorhaben beiderseits der Heidestraße und in der Lehrter Straße summiert sich die Anzahl fehlender Grundschulplätze im Schuljahr 2020/21 auf 1.467.

Von den Oberschulen liegen die Moses-Mendelssohn-Gemeinschaftsschule in der Stephanstraße und das Theodor-Heuss-Gymnasium in der Quitzowstraße jeweils etwa 1.200 m von der Mitte des Gebiets entfernt.

Die meisten der genannten Einrichtungen sind aufgrund stadträumlicher Barrieren und hoch belasteter Straßen und Kreuzungen für Kinder und Jugendliche schlecht erreichbar.

Für die Ermittlung des künftigen Platzbedarfs in Kindertagesstätten und Grundschulen wird entsprechend der Empfehlungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom März 2014 eine Jahrgangsstärke von 1% der Wohnbevölkerung für den Langzeitbedarf an Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten und den Platzbedarf in Grundschulen, Oberschulen und Jugendfreizeiteinrichtungen (also bis zu 21 Kinder bzw. Jugendliche je Altersjahrgang) zugrunde gelegt. Der für den Spitzenbedarf in Kindertagesstätten angegebene Jahrgangsstärkenanteil von 2% in der hierfür relevanten Altersgruppe der unter 6-Jährigen bleibt im vorliegenden Fall unberücksichtigt, weil sich die Gebietsentwicklung über einen längeren Zeitraum hinziehen wird, so dass die für die Bedarfsrechnung relevante Altersgruppe zeitlich versetzt zuziehen und die Kita-Plätze daher auch zeitlich versetzt nachfragen wird.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b entsteht somit ein Bedarf von bis zu 95 Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten (75 Plätze für 100 Kinder unter 6 Jahren) und bis zu 126 Grundschulplätzen mit ergänzender Hortbetreuung (100% Versorgung für 6 Jahrgänge). Durchschnittlich 90% der rechnerisch ermittelten Grundschüler fragen eine öffentliche Grundschule nach.

Der Gesamtbedarf an Plätzen in Kinderbetreuungseinrichtungen, der aus den Bebauungsplänen 1-62b sowie 1-92 VE und 1-93 VE resultiert (insgesamt bis zu 150 Plätze) soll durch den Bau einer Kindertagesstätte mit 65 Plätzen im südlichen Teilbereich zu Beginn der Gebietsentwicklung und einen bedarfsabhängig zu errichtenden weiteren Standort im nördlichen Bereich abgedeckt werden.

Kleinere Nutzungseinheiten für Tagesgruppen oder Kinderläden innerhalb der Blockrandbebauung werden das Betreuungsangebot voraussichtlich ergänzen. Eine Standortsicherung im Bebauungsplan (durch Festsetzung entsprechender Flächen für Gemeinbedarf) ist - auch nach Ansicht der zuständigen Fachabteilung im Bezirk - nicht notwendig, da Kinderbetreuungseinrichtungen innerhalb der festgesetzten allgemeinen Wohngebiete und Mischgebiete allgemein zulässig sind.

Die Realisierung der ersten Kindertagesstätte im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-92 VE wird im Durchführungsvertrag zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan rechtlich abgesichert. Der Standort der zweiten Kindertagesstätte und ggf. weiterer Betreuungseinrichtungen kann im zeitlichen Zusammenhang mit der tatsächlichen Gebietsentwicklung näher bestimmt werden. Die Bereitstellung der notwendigen Betreuungsplätze für alle Neubauflächen östlich der Heidestraße wird im Grundsatz mit der Grundstückseigentümerin/Gebietsentwicklerin vertraglich vereinbart (vgl. III.3.12).

Der für das gesamte Neuordnungsgebiet der Europacity errechnete Bedarf an 273 Grundschulplätzen soll durch die Errichtung eines Schulneubaus am Standort Chausseestraße/Boyenstraße abgedeckt werden. Der in Aussicht genommene Schulstandort ist vom Plangebiet aus über die Kieler Brücke und die neu geplante Brücke am Stadtplatz gut fußläufig (Radius < 900 m) und gefahrlos über wenig befahrene Straßen erreichbar.

Die Realisierung der o.g. Maßnahmen zur Herstellung der notwendigen sozialen Infrastruktur wird bebauungsplanübergreifend mit den Grundstückseigentümern/Gebietsentwicklern vertraglich geregelt.

### Grünflächen und Kinderspielplätze

Im Plangebiet befinden sich bisher keine öffentlichen Grünflächen und Kinderspielplätze. In seiner Nähe sind Grün- und Freiflächen am Nordhafen, auf der östlichen Seite des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und im Bereich „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis Moabit“ vorhanden. Die nächstgelegenen öffentlichen Kinderspielplätze sind eher kleine Anlagen. Neben einem Standort in der Lehrter Straße handelt es sich dabei um Spielflächen, die in die Grünflächen der Umgebung (Fritz-Schloß-Park, Mettmannplatz, Grünfläche an der Sellerstraße, Invalidenpark, Geschichtspark Zellengefängnis) integriert sind. Die nächsten größeren Kinderspielplätze befinden sich an der Tegeler Straße (800 m Fuß-/ Radweg) sowie nördlich des künftigen Standortes des Bundesnachrichtendienstes (1300 m).

Die meisten der genannten Spielplatzangebote sind aufgrund stadträumlicher Barrieren und hoch belasteter Straßen und Kreuzungen für Kinder und Jugendliche schlecht erreichbar und auch die Erreichbarkeit der meisten Grün- und Freiflächen ist eingeschränkt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll deshalb ein wohnortnahes Grünflächen- und Kinderspielplatzangebot geschaffen werden.

Ausgehend von langfristig etwa 2.100 Bewohnern im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b ergibt sich ein Bedarf von 12.600 m<sup>2</sup> wohnungsnahen und 14.700 m<sup>2</sup> siedlungsnahen Grünflächen sowie 2.100 m<sup>2</sup> anrechenbarer Netto-Kinderspielplatzfläche zuzüglich Rahmengrün. Der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen und öffentlichen Kinderspielplätzen kann durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Grün- und Freiflächen und eine unmittelbar nördlich an das Plangebiet angrenzende Parkanlage weitgehend abgedeckt werden (s. Abschn. III.3.5).

Der Nachweis der bauordnungsrechtlich erforderlichen Kinderspielplätze und Freiflächen auf den privaten Grundstücken hat im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bzw. beim Antrag zur Genehmigungsfreistellung zu erfolgen. Die festgesetzten Nutzungsmaße im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet, die umgerechnet einer GRZ von 0,5 bzw. 0,6 entsprechen, ermöglichen ihre Unterbringung in den Blockinnenbereichen.

### III.3.1.2 Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO

Die Bauflächen entlang der Heidestraße sowie der Bereich nördlich des Hamburger Bahnhofs werden als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Sie dienen gleichermaßen dem Wohnen und der Unterbringung von wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen. Die Verteilung der zulässigen Nutzungen (mit der Ausnahme von Einzelhandel) innerhalb der Baufelder wird nicht geregelt. Sinnvoll ist jedoch die Unterbringung gewerblicher Nutzungen unmittelbar entlang der Heidestraße, während sich die weniger lärmbelasteten Teilflächen auch für einen mindestens gleichrangigen Wohnanteil in innerstädtischen Wohnformen eignen.

Die Festsetzung als Mischgebiet soll die im Hinblick auf die Lage an einer Hauptverkehrsstraße erforderliche Nutzungsflexibilität gewährleisten, unter Einschluss von weniger lärmempfindlichen, nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben, jedoch unter Sicherung eines gleichrangigen Wohnanteils in geeigneten Teilbereichen. Die Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung ist dabei gebietsübergreifend für die Gesamtheit der in diesem und im angrenzenden Bebauungsplan enthaltenen Mischgebietsflächen beiderseits der Heidestraße zu betrachten. Die Gebietstypik muss im Gesamtbereich gemischter Struktur gewahrt werden.

Der denkmalgeschützte Gebäudekomplex des Kornspeichers am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und seine unmittelbare Umgebung werden ebenfalls als Mischgebiet (MI 4) festgesetzt. Damit werden unterschiedliche Nutzungsoptionen offen gehalten und die Bedingungen für einen wirtschaftlichen Erhalt des Gebäudes unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange verbessert.

#### (a) *Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse*

Im Plangebiet besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm vor allem der Heidestraße. Das prognostizierte Kfz-Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 und der zusätzliche Verkehr, der aus der Gebietsentwicklung resultiert sowie der Schienenverkehrslärm der westlich der Heidestraße verlaufenden Bahnanlagen, führen dann unmittelbar an der Hauptstraße zu Lärmbelastungen von bis zu 73 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht. Die gebietsbezogenen Orientierungswerte von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts für Mischgebiete werden an allen Blockaußenkanten in den Mischgebieten MI 1-MI 3 und MI 5.1 und im straßenbegleitenden Teil des MI 6 überschritten; entlang der Heidestraße liegen die prognostizierten Beurteilungspegel auch über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

Planungsrechtlich mögliche Einschränkungen des Wohnanteils im Mischgebiet entsprechen nicht der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung, auf den Flächen beiderseits der Heidestraße, ein gemischt genutztes, urbanes Quartier zu entwickeln und kurzfristig

innerstädtischen Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Der Bebauungsplan dient insofern der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert wurden. Auch im Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplans Wohnen und im Planwerk Innere Stadt wird die Europacity als wichtiges Wohnungsbaupotenzial eingestuft.

Die allgemeine Zulässigkeit des Wohnens im Mischgebiet, vor allem in Gebäuden entlang der Heidestraße erfordert daher unter Berücksichtigung der Abwägung aller Belange umfassende Schallschutzmaßnahmen, um trotz der hohen Lärmbelastung die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können. Eine ausführliche Abwägung zum Immissionsschutz und eine Darstellung der Schallschutzfestsetzungen erfolgt im Abschnitt III.3.7 dieser Begründung.

Gleichwohl wird unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des Einzelfalls an einer Stelle im Plangebiet eine Einschränkung der allgemeinen Zulässigkeit des Wohnens im Mischgebiet vorgenommen. Es handelt sich hierbei um zwei von Abstandsflächenverkürzungen betroffene Außenwände in den Mischgebietsteilen MI 5.1 und MI 5.2 südlich des zentralen Platzes (Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgängerbereich). Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 1.7 und 1.8 sind hier Wohnungen mit Außenwänden zwischen den Punkten X1 und X9 bzw. zwischen den Punkten X8 und X12 jeweils im 1. bis 6. Vollgeschoss nur ausnahmsweise zulässig.

Die Ausnahme soll nur gewährt werden, wenn durch geeignete Wohnungsgrundrisse eine ausreichende Besonnung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen wird und nachbarschützende Aspekte der Ein- und Aussicht sowie eines ausreichenden Sozialabstandes im Sinne des Wohnfriedens angemessen Berücksichtigung finden (s. Abschn. III.3.3.2).

#### *(b) Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen*

Der sich aus der Neubebauung ergebende Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen soll teils innerhalb, teils außerhalb des Plangebiets abgedeckt werden. Für die Berechnung der Wohnfolgebedarfe wurde die potenzielle Anzahl der künftigen Wohneinheiten bei einem möglichst gleichwertigen Wohnanteil der mit dem Bebauungsplan ermöglichten Geschossfläche ermittelt, da die festgesetzten Mischgebiete gleichwertig der Unterbringung von Wohnen und gewerblicher Nutzung dienen. Als Planungsannahme für die durchschnittliche Wohnungsgröße wurde der aktualisierten Vorgabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom März 2014 entsprechend, eine Bruttofläche von 100 m<sup>2</sup> je Wohneinheit zugrunde gelegt. Dementsprechend können im Mischgebiet 410 bis 610 Wohneinheiten entstehen.

Zusammen mit den bis zu 440 Wohnungen im allgemeinen Wohngebiet ermöglichen die Bebauungsplanfestsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b somit bis zu 1.050 Wohnungen, im Kerngebiet werden Wohnungen ausgeschlossen. Bei einer durchschnittlichen Belegung mit 2,0 Personen je Wohneinheit sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b somit bis zu 2.100 Bewohner zu erwarten.

Der sich daraus ergebende Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen (vor allem Plätze in Kindertagesstätten und Grundschulen) und die jeweilige Bedarfsdeckung wird im Abschnitt III.3.1.1 „Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO“, die Versorgung mit öffentlichen Grünflächen und Kinderspielplätzen in Abschnitt III.3.5.2 „Öffentliche Grünflächen“ baugebietsübergreifend dargelegt. Insofern wird hier auf diese Abschnitte verwiesen.

#### *(c) Eingeschränkte Zulässigkeit unverträglicher Nutzungen*

Mit Ausnahme von Tankstellen und Vergnügungsstätten wird das nach Baunutzungsverordnung zulässige Nutzungsspektrum im Mischgebiet nicht weiter eingeschränkt. Einzelhandelsnutzungen werden aber räumlich beschränkt, um das planungsrechtlich zulässige Verkaufsflächenpotenzial zentrenverträglich zu begrenzen. In zwei von Abstandsflächenverkürzungen betroffenen Teilbereichen der Mischgebiete MI 5.1 und MI 5.2 wird die nach Baunutzungsverordnung allgemeine Zulässigkeit des Wohnens auf eine nur ausnahmsweise Zulässigkeit beschränkt (textliche Festsetzung Nr. 1.8). Die Beschränkung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 und Abs. 7

BauNVO erfolgt, um im Einzelfall die Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse prüfen zu können. Dies setzt im Hinblick auf eine ausreichende Besonnung von Wohnräumen und ausreichende Sozialabstände im Interesse des Wohnfriedens Wohnungsgrundrisse voraus, die eine alleinige Ausrichtung zu den von Abstandsflächenverkürzungen betroffenen Außenwänden vermeiden (Vgl. III.3.3.2).

Die allgemeine Zweckbestimmung des Mischgebiets wird durch die geringfügige Einschränkung des Nutzungsspektrums und die teilbereichs- und geschossweise Beschränkung der Einzelhandels- und Wohnnutzung nicht in Frage gestellt.

#### Eingeschränkte Zulässigkeit von Tankstellen und Vergnügungsstätten

Tankstellen sind aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen im Mischgebiet gemäß textlicher Festsetzung Nr. 1.4 nur ausnahmsweise zulässig. Die Beschränkung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO erfolgt, weil Tankstellen nicht mit der angestrebten Gebietsqualität, insbesondere der Schaffung hochwertiger Wohnlagen und der Herstellung geschlossener Blockkanten mit attraktiven Erdgeschossnutzungen vereinbar sind und zusätzlichen Verkehr anziehen. Ihre Ansiedlung bedarf deshalb einer Einzelfallprüfung, die neben nutzungsstrukturellen und stadtgestalterischen Aspekten auch verkehrliche Belange (z.B. Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Heidestraße) berücksichtigen muss. Zudem würde der zusätzliche Zielverkehr die ohnehin hohe Lärmbelastung weiter erhöhen. Die Beschränkung der Zulässigkeit von Tankstellen ist auch dadurch gerechtfertigt, dass sich Tankstellen in gut erreichbarer Entfernung (bis 2.000 m) an der südlichen Seestraße, an der Chausseestraße, an der Quitzowstraße und an der Rathenower Straße befinden.

Die Zulassungsfähigkeit von Vergnügungsstätten wird aus nachfolgend aufgeführten besonderen städtebaulichen Gründen auf die gewerblich geprägten Teile des Mischgebiets und gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO durch die textliche Festsetzung Nr. 1.5 auf den Ausnahmetatbestand beschränkt, um Konflikte zu angrenzenden Wohnnutzungen und stadtgestalterische Beeinträchtigungen zu vermeiden. Inwieweit ein Konfliktpotential vorliegt, kann erst mit Vorlage eines Bauantrags und den darin enthaltenen Angaben zu Art und Umfang des Betriebs konkret beurteilt werden. Vergnügungsstätten sollen nur zugelassen werden, sofern ihre Wohnverträglichkeit im Einzelfall gesichert ist und Beeinträchtigungen des Straßenraums, z.B. durch auffällige Werbeanlagen oder geschlossene Erdgeschosszonen, vermieden werden. Spielhallen, Sex-Shows und vergleichbare Einrichtungen schließt der Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 9 BauNVO in allen Teilen des Mischgebietes (und auch im Kerngebiet) aufgrund ihres hohen Konfliktpotenzials ganz aus. Die Attraktivität des Plangebietes für diese besonderen Formen von Vergnügungsstätten aufgrund der zentralen, verkehrsgünstigen Lage (Bahnhofsnahe, Hauptverkehrsstraße) erfordert im Hinblick auf die angestrebte hochwertige Gebietsqualität und die enge Nachbarschaft zu geplanten Wohnungen ihren Ausschluss, um die Wohnnutzung vor den Auswirkungen zu schützen, die mit einer Ansiedlung dieser Vergnügungsstätten regelmäßig verbunden sind (u.a. Kfz-Verkehr, Werbeanlagen, nächtlicher Betrieb) und visuelle Beeinträchtigungen des Straßenraums zu vermeiden.

Für das allgemeine Wohngebiet ist eine entsprechende Beschränkung nicht erforderlich, da die genannten Betriebe hier generell unzulässig sind.

Die allgemeine Zweckbestimmung des Mischgebietes wird durch diese geringfügigen Einschränkungen des Nutzungsspektrums nicht in Frage gestellt; Vergnügungsstätten bleiben mit den benannten Ausnahmen weiterhin zulassungsfähig.

#### Eingeschränkte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben

Einzelhandelsbetriebe sind im Mischgebiet grundsätzlich zulässig, soweit es sich nicht um Einkaufszentren im Sinne von § 11 der Baunutzungsverordnung handelt oder um großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Zentrenstruktur oder die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können. Um im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b eine zentrenverträgliche Steuerung des Einzelhandels unter Berücksichtigung des

Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und des bezirklichen Zentrenkonzepts zu gewährleisten und negative stadtstrukturelle Auswirkungen zu vermeiden, wird die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben im Mischgebiet (und im Kerngebiet) auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 7 BauNVO mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.1 jedoch weiter eingeschränkt:

In den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3, MI 5.1, MI 5.2 und MI 6 werden Einzelhandelsbetriebe auf das erste Vollgeschoss und innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche auf eine bis zu 20 m tiefe Zone entlang der Heidestraße und entlang der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ beschränkt. Damit wird die Einordnung einzelner größerer Fachgeschäfte (jedoch unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit) an den Blockecken und im Mischgebietsteil MI 6 ermöglicht; in den übrigen Bereichen ist die Tiefe möglicher Einzelhandelsflächen bereits durch die zur Sicherung privater Freiflächen in den Blockinnenbereichen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen auf 15 m begrenzt.

Im Mischgebietsteil MI 6 kann die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben ausnahmsweise auch auf Flächen abseits der Heidestraße zugelassen werden. Die Ausnahme soll jedoch nur gewährt werden, sofern es sich um Betriebe mit speziellen kunst- und kulturbezogenen Warensortimenten (z.B. Kunstgegenstände, Gemälde, kunstgewerbliche Erzeugnisse) oder um Galerien handelt. Mit der sortimentsabhängigen Gewährung der Ausnahme soll eine den Planungszielen („Kunst-Campus“) entsprechende Erdgeschossnutzung gefördert werden. Im Rahmen der Einzelfallprüfung sind auch die Aspekte der Verkehrserschließung und in Korrespondenz dazu die Größe der geplanten Verkaufsfläche zu berücksichtigen. Standortverträglich erscheinen nur Einzelhandelsbetriebe mit bis zu 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

In dem abseits der Hauptverkehrsstraßen gelegenen Mischgebietsteil MI 4 werden Einzelhandelsnutzungen wegen der hier gegebenen Erschließungsprobleme sowie der Belange des Denkmalschutzes ausgeschlossen.

Die Beschränkungen erfolgen auf Grundlage eines Einzelhandelsgutachtens („Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin und Einschätzung zu den städtebaulichen Auswirkungen mit Empfehlungen zu den Festsetzungen im Bebauungsplan 1-62“, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig Februar 2012) und werden als geeignet angesehen, negative Auswirkungen auf die bestehende Zentren- und Einzelhandelsstruktur zu vermeiden. Mit den getroffenen Festsetzungen wird das planungsrechtlich zulässige Einzelhandelsflächenpotenzial im Mischgebiet auf maximal 6.560m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (unter Berücksichtigung notwendiger Flächen für Hauseingänge und Treppenhäuser) begrenzt, von denen, wie im Einzelhandelsgutachten anhand strukturell vergleichbarer Berliner Geschäftslagen dargelegt, voraussichtlich nicht mehr als 40% tatsächlich durch Einzelhandelsbetriebe genutzt werden. Das entspricht einer Bruttogeschossfläche für Einzelhandel von rund 2.630 m<sup>2</sup> bzw. einer Verkaufsfläche von knapp 2.000 m<sup>2</sup>. Die Versorgung des Gebietes kann damit gewährleistet werden.

Die Inhalte des Fachgutachtens zur Ableitung der tatsächlichen Verkaufsflächenentwicklung und die gutachterliche Einschätzung ihrer städtebaulichen Auswirkungen werden im Abschnitt IV.2 dieser Begründung ausführlicher dargestellt.

Im Zusammenwirken mit den Festsetzungen für das Kerngebiet und entsprechend geplanten Festsetzungen in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62c, 1-92 VE und 1-93 VE können damit negative Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Zentrenstruktur und die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung vermieden werden und die Einzelhandelsentwicklung im neuen Stadtquartier bleibt mit den Zielen des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und des bezirklichen Zentrenkonzeptes vereinbar.

Die allgemeine Zweckbestimmung des Mischgebietes bleibt auch bei einer hier eingeschränkten Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben aufgrund der noch möglichen Nutzungsmischung insgesamt gewahrt, da weiterhin ausreichende Fläche zur Unterbringung von Einzelhandelsflächen zur Verfügung stehen.

### III.3.1.3 Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO

Entsprechend dem Masterplan werden im südlichen Teil des Plangebiets entlang der Heidestraße Kerngebietsflächen gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Sie stehen in einem engen

räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit weiteren festgesetzten bzw. geplanten Kerngebietsflächen im bahnhofsnahe Umfeld am künftigen Europaplatz (Bebauungspläne II-201a-d und 1-62c). Städtebauliches Ziel für das Bahnhofsumfeld ist in den festzusetzenden Kerngebieten die Belebung des öffentlichen Raumes im Zusammenhang mit den angrenzenden Nutzungen in den Erdgeschosszonen. Dieses betrifft die attraktive und vielfältige Gestaltung der ersten Vollgeschosse, die zu einem qualitativ hochwertigen Bahnhofsumfeld beitragen sollen. Zur Sicherung des Ziels einer Belebung des Quartiers und unter Berücksichtigung der Zentrenstruktur wird das Kerngebiet bezüglich der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel gegliedert. Bei der Begründung der Gliederung des Kerngebietes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-62b sind auch die festgesetzten und geplanten Kerngebiete in den angrenzenden Bebauungsplänen II-201a, II-201b, II-201c, II-201da und II-201db abwägend zu berücksichtigen.

Im Kerngebiet sollen vor allem zentrale Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und Kultur sowie Büronutzungen und Betriebe des Beherbergungsgewerbes ermöglicht werden und der Lagegunst am Hauptbahnhof Rechnung tragen; Wohnungen werden im Kerngebiet aus den nachfolgend dargelegten Gründen nur im Einzelfall für einen bestimmten Personenkreis zugelassen. Mit der geplanten Firmenzentrale des Energieversorgungsunternehmens 50Hertz wurde für den Mischgebietsteil MK 2 (MK 2.1 und MK 2.2) bereits ein adäquater Nutzer gefunden. Im Kerngebietsteil MK 1 bestehen konkrete Bauabsichten zur Errichtung eines Bürogebäudes.

Die Kerngebietsfestsetzung (MK 1, MK 2.1 und MK 2.2) ist mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung sowie mit der Darstellung als gemischte Baufläche M1 im Flächennutzungsplan (AV-FNP) vereinbar (s. I.3.2 und III.2.1).

#### Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben

Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete auch der Unterbringung von Handelsbetrieben, darunter auch von großflächigem Einzelhandel. Der Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren 3) und das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept, die als sonstige städtebauliche Planungen in der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind, begründen jedoch das Erfordernis, im festgesetzten Kerngebiet sowohl die allgemein zulässige Geschossfläche für Einzelhandel als auch insbesondere die Geschossfläche des großflächigen Einzelhandels einzuschränken, um nachteilige Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO auf die Zentrenstruktur, die großflächiger Einzelhandel hervorrufen kann, zu vermeiden.

Gemäß Steuerungsgrundsatz 1 des StEP Zentren 3 sind großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur innerhalb der städtischen Zentren (bis zur Ebene der Ortsteilzentren) möglich, um nachteilige Auswirkungen auf die Zentrenstruktur zu vermeiden; das Plangebiet liegt jedoch außerhalb der Zentrensystematik des StEP Zentren 3.

Der angrenzende Hauptbahnhof wird aufgrund seiner überregionalen Bedeutung, der zentralen Lage und der Nähe zum Regierungsviertel als Sonderfall gewertet; die Größenordnung der hier entstandenen, auch großflächigen, Einzelhandelsbetriebe wirkt sich auf die angrenzenden Kerngebiete aus und kann die Versorgung der neu entstehenden Quartiere mit übernehmen.

Landesplanerisches Ziel Berlins ist es, am Hauptbahnhof ein urbanes Gebiet zu entwickeln, aber kein typisches Zentrum, vor allem um die bestehenden Zentren im Umfeld (vor allem an der Turm- und an der Müllerstraße) nicht zu schwächen. Zur Belebung des Gebietes ist es demnach erforderlich, dass Einzelhandelsbetriebe vor allem in untergeordneter Größenordnung entstehen. Städtebaulich gewünscht ist eine kleinteilige Ladenstruktur entlang der Heidestraße, während großflächiger Einzelhandel weitgehend auf die Errichtung eines Nahversorgungszentrums (westlich der Heidestraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a) beschränkt bleiben sollte (vgl. Kapitel I.3.4.2 und I.3.7.1).

Im Sinne des Gebotes der planerischen Konfliktbewältigung wird deshalb durch die textliche Festsetzung Nr. 1.2 die Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen planungsrechtlich beschränkt. Die allgemeine und damit uneingeschränkte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben wird auf die Flächen im 1. Vollgeschoss des straßenbegleitenden Kerngebietsteils MK 2.1

beschränkt. Hier ist auf einer Fläche von insgesamt rund 2.900 m<sup>2</sup> Geschossfläche auch großflächiger Einzelhandel allgemein zulässig. Weitere Einzelhandelsbetriebe – ausgenommen großflächige Einzelhandelsbetriebe – sind auch im gesamten ersten Vollgeschoss des übrigen Kerngebietes, d.h. in den Kerngebietsteilen MK 1 und MK 2.2 mit einer Grundfläche von weiteren rund 3.300 m<sup>2</sup> zulässig. Die grundsätzliche Zulassungsfähigkeit von Einzelhandelsbetrieben im unmittelbaren Einmündungsbereich Minna-Cauer-Straße/Heidestraße steht jedoch unter dem Vorbehalt der verkehrlichen Erschließung.

Durch diese Festsetzungen wird gewährleistet, dass negative Auswirkungen auf die Zentrenstruktur nicht zu erwarten sind und sich die Einzelhandelsentwicklung im neuen Stadtquartier in die städtebaulichen Ziele des Landes Berlin im Sinne des StEP Zentren 3 verträglich einbindet (vgl. Abschnitt IV.2).

Die Zweckbestimmung des Kerngebietes bleibt insgesamt gewahrt, da der Betrachtungsumgriff für die Gliederung des Kerngebietes nicht auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b beschränkt ist. Ein „Baugebiet“ (hier „Kerngebiet“), in dem die allgemeine Zweckbestimmung zu wahren ist, kann auch angrenzende Flächen etwa gleicher Nutzungsstruktur umfassen. Im vorliegenden Fall können deshalb unmittelbar an das Plangebiet angrenzende Kerngebietsflächen in den Bebauungsplänen II-201a-d rund um den Hauptbahnhof bei der Beurteilung der Gebietstypik einbezogen werden. Da südlich der Invalidenstraße im Bereich des Bebauungsplanes II-201a insgesamt 15.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für Einzelhandel – auch für großflächigen Einzelhandel – zulässig sind, bleibt die Gebietstypik daher trotz der Beschränkung des Einzelhandels nach Maßgabe des vorliegenden Bebauungsplans insgesamt gewahrt.

#### Wohnnutzung im Kerngebiet

Wohnungen sind im Kerngebiet gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein zulässig, sofern der Bebauungsplan keine darüber hinausgehende Zulässigkeitsregelung nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO trifft. Weitere Wohnungen können auf der Grundlage von § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zugelassen werden.

In den Kerngebietsteilen MK 1 und MK 2 steht einer Wohnnutzung neben der Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen auch die Verschattung durch das Hochhaus auf der westlichen Seite der Heidestraße entgegen. In einer Randbebauung östlich entlang der Heidestraße könnte vor allem auf Höhe der Einmündung der Minna-Cauer-Straße die nach DIN 5034-1 erforderliche Mindest-Besonnungsdauer von einer Stunde am 17. Januar für Wohnungen nicht gewährleistet werden. Daneben legt auch die Vorprägung des Standortes mit bereits errichteten bzw. im Bau befindlichen Projekten zentraler Einrichtungen mit gesamtstädtischer Bedeutung keine besondere Eignung als Wohnstandort nahe.

Um prüfen zu können, ob die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Einzelfall gewahrt werden können, wird hier die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.3 gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO auf den Ausnahmetatbestand beschränkt und die Zulässigkeit sonstiger Wohnungen gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO generell ausgeschlossen.

Andere kerngebietstypische Nutzungen können hier jedoch eingeordnet werden, weil trotz fehlender Besonnung eine ausreichende Tagesbelichtung und Belüftung sichergestellt werden kann. Eine Untersuchung zur Tagesbelichtung ergab, dass der zur Unterbringung von Büroräumen gemäß DIN 5034-1 erforderliche Tageslichtquotient überall erreicht werden kann. In ungünstigen Teilbereichen ist dafür in den unteren Geschossen allerdings ein hoher Verglasungsanteil erforderlich.

#### Weitere Nutzungsbeschränkungen

Die Zulässigkeit von Tankstellen wird im Kerngebiet gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO vorrangig aus städtebaulichen Gründen eingeschränkt, weil Tankstellen nicht mit der angestrebten Gebietsqualität vereinbar sind. Das übliche städtebauliche Erscheinungsbild dieser Betriebe entspricht hinsichtlich der Gebäudekubatur



und typischer Gestaltungselemente (z.B. Anzeigetafeln) sowie aufgrund ihrer dauerhaften Beleuchtung nicht den städtebaulichen und architektonischen Gestaltungsanforderungen an eine attraktive Erdgeschosszone und widerspricht der Herstellung geschlossener Blockkanten. Ihre Ansiedlung bedarf deshalb einer Einzelfallprüfung, die neben nutzungsstrukturellen und stadtgestalterischen Aspekten auch verkehrliche Belange berücksichtigen muss. Die Zulässigkeitsbeschränkung betrifft selbständige Tankstellen ebenso wie Tankstellen, die im Zusammenhang mit Parkhäusern errichtet werden.

Die Zulassungsfähigkeit von Vergnügungsstätten wird analog zur Regelung im Mischgebiet durch die textliche Festsetzung Nr. 1.5 aus den im Abschnitt III.3.1.2 dargelegten besonderen städtebaulichen Gründen auf den Ausnahmetatbestand beschränkt, um Konflikte zu angrenzenden Wohnnutzungen und stadtgestalterische Beeinträchtigungen zu vermeiden. Stadtgestalterisch und nutzungsstrukturell in der Umgebung von Wohnnutzungen generell problematische Spielhallen, Sex-Shows und sonstige vergleichbare Einrichtungen werden mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.5 auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 9 BauNVO auch im Kerngebiet aus den im Abschnitt III.3.1.2 dargelegten besonderen städtebaulichen Gründen ganz ausgeschlossen.

Die Zweckbestimmung des Kerngebiets ist trotz Einschränkung der gem. § 7 Abs. 2 Nr. 2, 5, und 6 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen gewahrt, da keine Nutzung vollständig ausgeschlossen wird und die kerngebietsprägenden Nutzungen, beispielsweise Gebäude zur Unterbringung zentraler Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur im gesamten Kerngebiet uneingeschränkt zulässig bleiben. Im Hinblick auf die Einzelhandelsnutzung ist die Gebietstypik plangebietsübergreifend, wie oben dargelegt, ebenfalls gewahrt.

#### III.3.1.4 Sonstiges Sondergebiet „Kunst und Kultur“ gemäß § 11 BauNVO

Für den Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs wird ein sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Kunst und Kultur“ festgesetzt, da sich die Ausweisung eines sonstigen Sondergebietes durch das Erfordernis, im Planbereich nur diese Zweckbestimmung zuzulassen, rechtfertigt und sich diese ausschließliche Nutzung von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich unterscheidet. Damit wird die vorhandene Nutzung durch das Museum für Gegenwart planungsrechtlich gesichert und zugleich die Möglichkeit anderer kultureller Nutzungen eröffnet.

Die textliche Festsetzung Nr. 1.6 lässt Nutzungen zu, die für den Museums- und Ausstellungsbetrieb erforderlich sind. Neben Ausstellungsgebäuden und -flächen gehören dazu Veranstaltungs- und Vorführräume, Anlagen und Räume für Büro- und Verwaltungsnutzungen sowie Anlagen und Räume für Werkstätten, Lager, Technik und Service, die das Wohnen im angrenzenden Mischgebiet nicht wesentlich stören, sofern sie im Zusammenhang mit der Zweckbestimmung stehen. Als ergänzende Nutzungen werden Schank- und Speisewirtschaften und auf die Hauptnutzung bezogener Einzelhandel (z.B. ein Museumsshop) ermöglicht. Ausnahmsweise können Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal zugelassen werden. Für Wohnräume sind dann im Baugenehmigungsverfahren ggf. besondere Immissionsschutzregelungen gegenüber der Invalidenstraße zu treffen.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen des Sondergebietes sind bis zu 10 Stellplätze, vorrangig für die Angestellten des Museums, zulässig. Stellplätze für Museumsbesucher, einschließlich der gemäß § 50 BauO Bln für öffentlich zugängliche Gebäude zu berücksichtigenden Stellplätze für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer, stehen bereits derzeit auf einer angrenzenden Stellplatzanlage zur Verfügung. Diese Fläche – im gleichen Eigentum wie der Museumsstandort – wird als private Verkehrsfläche festgesetzt und kann damit auch künftig den Stellplatzbedarf des Sondergebietes decken. Die Erreichbarkeit rückwärtiger Sondergebietsflächen wird für die Nutzer über entsprechende Fahrrechte (vgl. III.3.4.4) gesichert.

### III.3.1.5 Fläche für Gemeinbedarf

Im Eckbereich Heidestraße / Invalidenstraße setzt der Bebauungsplan das städtische Grundstück mit dem bestehenden Sozialgericht gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB als Fläche für den Gemeinbedarf fest. Mit der Zweckbestimmung „Justiz“ wird die bisherige Nutzung planungsrechtlich gesichert.

Weitere Flächen für Gemeinbedarf werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Der Bedarf an Schulplätzen kann und soll in den Nachbargebieten abgedeckt werden, die voraussichtlich erforderlichen zwei Kindertagesstätten sind in den Wohn- und Mischgebieten des Plangebiets allgemein zulässig, ihre Herstellung wird vertraglich gesichert (s. III.3.12).

### III.3.1.6 Aufschiebend bedingte Festsetzung zur Art der Nutzung gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB

#### (a) Bundesstraße B 96

Zwei Teilflächen der geplanten öffentlichen Grünflächen im Einmündungsbereich Nordhafenbrücke/ Heidestraße liegen innerhalb der vorhandenen Straßenverkehrsfläche, die als Teil der Bundesstraße B 96 im Sinne des Fernstraßengesetzes gewidmet gilt. Nach dem im Rahmen des festgesetzten Bebauungsplans 1-63 abgestimmten Straßenentwurf soll der Knoten so umgebaut werden, dass diese Flächen für die Verkehrsfunktion entbehrlich werden. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit dieser Lösung wurde gutachterlich überprüft. Die geplante Veränderung ist damit unter verkehrlichen Gesichtspunkten unerheblich, womit gemäß § 2 Abs. 6a Bundesfernstraßengesetz die Teilflächen der Bundesfernstraße, die dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, mit Vollzug des Umbaus und Sperrung für den Verkehr als eingezogen gelten. Sie sind dann nicht mehr Teil der gewidmeten Fläche der Bundesfernstraße und stehen damit (auch im Einvernehmen mit der zuständigen Fachbehörde) für die neue Nutzung als öffentliche Grünfläche zur Verfügung.

Der Bebauungsplan setzt daher gemäß § 9 Abs. 2 BauGB fest, dass auf den noch als Teil der Bundesfernstraße gewidmeten Flächen (deren Widmungszweck nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen wird), die festgesetzte Nutzung bis zum Zeitpunkt der Aufgabe des Widmungszwecks unzulässig ist (textliche Festsetzung Nr. 9.1). Die im Bebauungsplan nach Entwidmung festgesetzte Nutzung als öffentliche Grünfläche entspricht den langfristigen Planungszielen für diesen Bereich. In der Planunterlage des Bebauungsplans 1-62b wird die im Bebauungsplan 1-63 festgesetzte Straßenbegrenzungslinie nachrichtlich übernommen.

#### (b) Bundeswasserstraße

Eine Teilfläche der geplanten Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ befindet sich im Böschungsbereich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und ist gemäß Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) Teil der Bundeswasserstraße. Gemäß § 1 Abs. 4 WaStrG ist diese Flächen für die Zwecke der Aufrechterhaltung des öffentlichen Schiffsverkehrs gewidmet und gilt als planfestgestellte Wasserfläche.

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 2 BauGB fest, dass auf den in der Planzeichnung nachrichtlich übernommenen Flächen „gewidmete Bundeswasserstraße“ die festgesetzte Nutzung bis zum Zeitpunkt der Aufgabe des Widmungszwecks unzulässig ist (textliche Festsetzung Nr. 9.2). Die im Bebauungsplan dargestellte Nutzung als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung („Fußgängerbereich“) entspricht den langfristigen Planungszielen für diesen Bereich und ist mit dem Wasser- und Schiffsamt Berlin einvernehmlich abgestimmt. Im Jahr 2013 wurde eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt und mit Schreiben vom 19. Februar 2014 bestätigt, dass die überplanten Flächen für die Bundeswasserstraßenverwaltung (WSV) entbehrlich sind, sofern gewährleistet ist, dass eine Entwidmung als Bundeswasserstraße stattfindet.

### III.3.2 Maß der baulichen Nutzung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 16 BauNVO überwiegend durch die Festsetzung einer höchstzulässigen Grundfläche (GR) und einer höchstzulässigen Geschossfläche (GF) sowie der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse und der maximal zulässigen Höhe der Oberkanten bzw. des Mindest- und Höchstmaßes baulicher Anlagen bestimmt.

Ausgenommen hiervon sind lediglich eine Teilfläche im Kerngebiet MK 2.1, wo die Errichtung eines dreizehngeschossigen Gebäude(teil)s ermöglicht wird, das nicht unter Denkmalschutz stehende Gebäude auf der Fläche für Gemeinbedarf sowie eine Anbaumöglichkeit im Sondergebiet „Kunst und Kultur“; dort wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung allein durch enge Baukörperausweisung in Verbindung mit der Festsetzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. der Oberkante bestimmt.

Für die Baudenkmale im Plangebiet wird das Nutzungsmaß allein durch die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen bestimmt, die im zeichnerischen Teil über die durch Baugrenzen umfasste überbaubare Grundstücksfläche definiert wird. Auf Festsetzungen der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. der Oberkante wird verzichtet, da hier die Belange des Denkmalschutzes Vorrang haben sollen und in diesen Fällen die mögliche Höhenentwicklung der Gebäude durch die denkmalrechtlichen Erfordernisse so begrenzt ist, dass öffentliche Belange, insbesondere des Orts- und Landschaftsbildes nicht beeinträchtigt werden können.

#### III.3.2.1 Zulässige Grundfläche und Geschossfläche

Der Bebauungsplan sieht für das Plangebiet unterschiedliche aus dem Masterplan und dem städtebaulichen Konzept abgeleitete Dichtemaße vor und bestimmt diese durch die Festsetzung einer höchstzulässigen Grundfläche (GR) gemäß § 19 BauNVO und einer Geschossfläche (GF) gemäß § 20 BauNVO. Die Festsetzung erfolgt im Norden und in der Mitte des Plangebietes jeweils baugebietsbezogen, im Süden, wo Grundstücksteilungen beabsichtigt sind oder bereits vollzogen wurden, sieht der Bebauungsplan differenziertere Nutzungsmaßfestsetzungen vor.

Bezogen auf die jeweilige Größe der Bauflächen, d.h. hinsichtlich der sich rechnerisch ergebenden Grundflächenzahl (GRZ) und der Geschossflächenzahl (GFZ), lassen sich verschiedene Bereiche mit jeweils annähernd gleichen Nutzungsmaßen unterscheiden.

Für die Mischgebietsteile MI 1, MI 2 und MI 3 entlang der Heidestraße, den durch Knotenlinie abgegrenzten Teil des MI 6, der unmittelbar an die Heidestraße grenzt und für das Kerngebiet (MK 1, MK 2.1 und MK 2.2) lässt der Bebauungsplan mit den festgesetzten Grund- und Geschossflächen umgerechnet eine GRZ von 0,6 und eine GFZ von 3,3 zu. Diese Maße ermöglichen entsprechend den Zielen und Darstellungen des Masterplans eine geschlossene, überwiegend sechsgeschossige Blockrandbebauung, die sich an der innenstadtüblichen Bauweise und Nutzungsdichte orientiert und eine räumliche Fassung und Abschirmung der Hauptverkehrsstraße ermöglicht.

Für die von der Hauptverkehrsstraße abgewandten allgemeinen Wohngebiete östlich der Heidestraße werden mit den festgesetzten Grund- und Geschossflächen im WA 1, WA 2 und WA 3 umgerechnet jeweils eine GRZ von 0,5 und eine GFZ von 2,4 ermöglicht. Auch diese Maße orientieren sich an dem Ziel einer innenstadttypischen, überwiegend sechsgeschossigen Blockrandbebauung, berücksichtigen jedoch die städtebauliche Vorgabe, in den überwiegend wohngeprägten Gebieten durch eine in Teilen niedrigere oder offenere Bauungsstruktur mit angemessenen Grundstücksfreiflächen eine hohe Qualität der Wohnbebauung mit guter Belichtung und Besonnung zu gewährleisten.

Für die Neubebauung im Mischgebietsteil MI 4 am Schifffahrtskanal können sich aufgrund der geringeren Tiefe des Baufeldes – in Abhängigkeit der späteren Grundstücksteilung und der Festsetzungen im Bebauungsplan – auch höhere Baudichten (mit einer sich rechnerisch ergebenden GRZ bis 0,6 und einer GFZ bis 3,3) ergeben.

Für die Baublöcke südlich des zentralen Platzes (Fußgängerbereich), deren Planung im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs und nachgeschalteter Realisierungswett-

bewerbe auf Grundlage des Masterplans weiterentwickelt wurde, ergeben sich durch die Festsetzungen rechnerisch höhere Geschossflächenzahlen von gut 2,7 im Wohngebietsteil WA 4 und von 4,2 im Mischgebietsteil MI 5.1 bzw. 3,5 im MI 5.2.

In dem Teil des Mischgebiets MI 6, der nicht unmittelbar an die Heidestraße angrenzt, soll die bereits vorhandene gebietsinterne Freifläche erhalten werden, um die sich die vorhandenen und später die neuen Gebäude des „Kunst-Campus“ gruppieren. Aufgrund des hohen Freiflächenanteils kann hier im Unterschied zu den übrigen Mischgebieten eine Geschossfläche (GF) festgesetzt werden, die rechnerisch einer GFZ von 2,4 entspricht, ohne das städtebauliche Ziel einer sechsgeschossigen Bebauung entlang der Ränder dieser Freifläche in Frage zu stellen. Für die Neubebauung im südlichen Teilbereich der heutigen „Rieckhalle“ ergeben sich mit dem bereits genehmigten Bauprojekt der 50Hertz Transmissions GmbH und dem dadurch begründeten Abstandsflächenanfordernis zusätzliche Beschränkungen, so dass die sich rechnerisch ergebende GFZ im mittleren – durch Knotenlinie abgegrenzten – Teil des MI 6 lediglich bei knapp 2,2 liegt. Die sich hier rechnerisch ergebende Grundflächenzahl von bis zu 0,6 orientiert sich wie in den übrigen Mischgebieten an der in § 17 BauNVO für Mischgebiete festgelegten Obergrenze.

Für die beiden Kerngebietsteile MK 1 und MK 2 (MK 2.1/MK 2.2) wird eine höchstzulässige Geschossfläche festgesetzt, die rechnerisch einer Geschossflächenzahl von jeweils 3,3 entspricht.

Um das Nutzungsmaß der Baugebiete nicht durch die Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen noch zu erhöhen, sind diese nach Maßgabe der textlichen Festsetzung Nr. 2.1 bei der Ermittlung der Geschossfläche anzurechnen.

#### III.3.2.2 Baukörperausweisungen

Für das nicht denkmalgeschützte Gebäude auf der Fläche für Gemeinbedarf „Justiz“ sowie für eine Anbaumöglichkeit im Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Kunst und Kultur“ wird das Maß der baulichen Nutzung zeichnerisch durch enge Baukörperfestsetzungen in Verbindung mit der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. der Gebäudehöhe (Oberkante) bestimmt. Die zulässige Grundfläche des jeweiligen Baukörpers wird durch die im zeichnerischen Teil festgesetzte, durch Baugrenzen umfasste überbaubare Grundstücksfläche definiert. Zusammen mit der Vorgabe der zulässigen Zahl der Vollgeschosse und der zulässigen Gebäudehöhe stellt dies eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO dar und ist Berechnungsgrundlage für § 19 und § 20 BauNVO. Zur Klarstellung dieses Sachverhaltes wurde die textliche Festsetzung Nr. 2.2 aufgenommen. Diese Art der Festsetzung ist damit begründet, dass die Bestandssituation und die Bindungen durch die unmittelbar angrenzende denkmalgeschützte Bebauung hier keine Spielräume für die Lage, Abgrenzung und Höhenentwicklung der überbaubaren Grundstücksflächen zu lassen.

Auch für den höheren Gebäudeteil im Kerngebiet MK 2 wird das Maß der baulichen Nutzung zeichnerisch durch eine enge Baukörperfestsetzung bestimmt. Bedingt durch die umliegend vorhandene und geplante Bebauung (vorhandene Justizgebäude im Süden, teilweise vielgeschossige Bebauung im Quartier „Europaplatz“ westlich der Heidestraße), sollen hier keine Spielräume für die Größe und Anordnung des Baukörpers gewährt werden.

Für das Neubaupotenzial im Mischgebietsteil MI 4 wird die zulässige Grundfläche ebenfalls ausschließlich durch die im zeichnerischen Teil festgesetzte, durch Baugrenzen umfasste, überbaubare Grundstücksfläche bestimmt; die zulässige Geschossfläche wird numerisch festgesetzt. Auch für diese Festsetzungen gilt die textliche Festsetzung Nr. 2.2. Für eingetragene Baudenkmale, d.h. den ehemaligen Hamburger Bahnhof, das Verwaltungsgebäude Invalidenstraße 52 (Sozialgericht) und den ehemaligen Kornversuchsspeicher, wird auf Regelungen zur Höhe der Gebäude verzichtet, da die Belange des Denkmalschutzes Vorrang haben sollen und in diesen Fällen die mögliche Höhenentwicklung der Gebäude durch die denkmalrechtlichen Erfordernisse so begrenzt ist, dass öffentliche Belange, insbesondere des Orts- und Landschaftsbildes nicht beeinträchtigt werden können. Bei den für denkmalgeschützte Gebäude getroffenen Festsetzungen handelt es sich somit nicht um Baukörperausweisungen.

### III.3.2.3 Überschreitung der Obergrenzen für Nutzungsmaße gemäß § 17 BauNVO

#### (a) Umfang der Überschreitungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt, in welchem Umfang in den einzelnen Baugebieten die in § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Nutzungsmaße GRZ und GFZ überschritten werden. Im allgemeinen Wohngebiet werden diese Obergrenzen sowohl hinsichtlich der höchstzulässigen GRZ als auch der GFZ überschritten, im Misch- und Kerngebiet hinsichtlich der höchstzulässigen GFZ.

Der Bebauungsplan ermöglicht in den einzelnen Baufeldern die folgenden Nutzungsmaße:

Baugebiet	GRZ	GFZ	zum Vergleich: Obergrenzen gem. § 17 BauNVO GRZ/GFZ
Allgemeines Wohngebiet (WA)			0,4/1,2
WA 1 – WA 3	0,5	2,4	
WA 4	0,5	2,7	
Mischgebiet (MI)			0,6/1,2
MI 1 – MI 3	0,6	3,3	
MI 4 (ohne Baudenkmal)	0,6	3,3	
MI 5.1	0,6	4,2	
MI 5.2	0,6	3,5	
MI 6 entlang der Heidestraße	0,6	3,3	
MI 6 Bereich heutige Rieckhalle	0,4	2,2	
MI 6 am Kanal - Nord	0,5	2,4	
MI 6 am Kanal - Süd	0,4	2,2	
Kerngebiet (MK)			1,0/3,0
MK 1	0,6	3,3	
MK 2 (MK 2.1/ MK 2.2)	0,6	3,3	

Eine Überschreitung der in § 17 Abs. 1 festgelegten Obergrenzen der Nutzungsmaße ist nach § 17 Abs. 2 BauNVO dann zulässig, wenn städtebauliche Gründe dafür vorliegen und 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.

#### (b) Vorliegen städtebaulicher Gründe

Für die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO liegen folgende städtebaulichen Gründe vor:

##### Umsetzung abgestimmter Wettbewerbsergebnisse

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen qualifizierte stadtgestalterische und architektonische Lösungen in einer städtebaulich herausgehobenen Situation ermöglicht werden. Ausgangspunkt für das städtebauliche Konzept des Bebauungsplans 1-62b ist der „Masterplan Heidestraße“, der auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses in einem gemeinsam von Senat, Bezirk und Grundstückseigentümern getragenen Verfahren erarbeitet und vom Senat und vom Bezirk Mitte beschlossen wurde. Der Masterplan ist damit als „sonstige städtebauliche Planung“ im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist der vorliegende Bebauungsplan aus der vorbereitenden Bauleitplanung (FNP) entwickelt und berücksichtigt die Ziele und Grundsätze des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring/ Heidestraße, das im November

2005 auf der Grundlage von § 171b BauGB förmlich festgelegt und in der Folge in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen wurde.

Der in einem Wettbewerbsverfahren 2009 erarbeitete und seither stetig weiterentwickelte städtebauliche Entwurf (Büro ASTOC) zeigt, dass auf den Flächen westlich der Heidestraße innerhalb der Dichtefestlegungen des Masterplans eine städtebaulich attraktive Bebauung mit qualitätvollen, auf öffentliche Grünflächen und Platzräume sowie auf geräumige private Blockinnenbereiche ausgerichteten Wohnungen und Arbeitsplätzen realisiert werden kann. Die vorgesehene bauliche Dichte ist geringer als in vielen bestehenden stark nachgefragten Innenstadtquartieren Berlins und als in den umgebenden Quartieren von Moabit, Wedding und Mitte.

#### Vorrang der Innenentwicklung

Aufgrund der herausgehobenen Innenstadtlage und der besonderen Erschließungsgunst in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs 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, die dem Vorrang der Innenentwicklung und dem Flächenrecycling eine hohe Bedeutung beimessen, um die Inanspruchnahme wertvoller Freiflächen im städtischen Außenraum zu minimieren. Bei der Konzeption des neuen Stadtquartiers wurde deshalb besonderer Wert auf eine flächensparende und damit bodenschonende Bauungsstruktur gelegt.

#### Schaffung von Wohnraum

In Berlin sind seit geraumer Zeit erhebliche Engpässe auf dem Wohnungsmarkt festzustellen, die sich nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen in den kommenden Jahren noch verschärfen werden. Stark nachgefragt werden u.a. Wohnungen in attraktiven Innenstadtlagen. Diese Nachfrage führt angesichts des begrenzten Angebots bereits zu Preiserhöhungen und damit Verdrängungsprozessen in vielen zentralen Stadtgebieten. Im Bereich der Europacity bietet sich nun die Möglichkeit, relativ kurzfristig und in erheblicher Größenordnung unter Berücksichtigung der Anforderungen kostensparenden Bauens (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB) neuen Wohnraum zu schaffen und somit umliegende Wohngebiete zu entlasten. Eine nennenswerte Entlastungswirkung setzt jedoch voraus, dass die nachgefragten urbanen Qualitäten in dieser stadträumlich relativ isolierten Lage auch tatsächlich geschaffen werden können. Voraussetzung dafür ist die Realisierung eines urban gemischten Stadtquartiers von einigem Gewicht mit einer Anzahl von Wohnungen und auch Arbeitsplätzen, die ausreichend tragfähig ist für eine Basisversorgung mit Einkaufsgelegenheiten, Dienstleistungen und Kinderbetreuungseinrichtungen vor Ort. Die Einordnung eines hohen Wohnanteils, der aufgrund der veränderten Nachfragesituation zunehmend an stadtentwicklungspolitischer Bedeutung gewinnt, eingebunden in eine urbane Mischung mit einer größeren Zahl von Arbeitsplätzen sowie mit kulturellen Nutzungen, Einzelhandel und Gastronomie, ist unter Einhaltung der in der Baunutzungsverordnung festgelegten Obergrenzen der baulichen Dichte nicht annähernd erreichbar – es könnte kaum ein Drittel der geplanten Wohnungen errichtet werden.

#### Freihaltung von umfangreichen öffentlich nutzbaren Flächen

Die vorgesehene bauliche Dichte in den Baugebieten ermöglicht es, an wichtigen Stellen im Quartier größere Bereiche von Bebauung freizuhalten und der Bevölkerung zur Nutzung zu überlassen. Im Bebauungsplangebiet 1-62b werden ca. 31.000 m<sup>2</sup>, d.h. rund 23% des Geltungsbereichs für öffentliche Grünflächen und die Herstellung attraktiver Platzflächen und Wegeverbindungen planungsrechtlich gesichert.

#### Lagebedingte Notwendigkeit eines eigenständigen Stadtquartiers

Trotz der hohen Lagegunst – hier die Nähe zum Hauptbahnhof – stellen der ungünstige langgestreckte Flächenzuschnitt des Neuordnungsbereichs, eingeeengt durch die

stadträumlichen Barrieren der Bahnanlagen und des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und zudem in Längsrichtung zweigeteilt durch eine hoch frequentierte Hauptverkehrsstraße, ein erhebliches Entwicklungshemmnis dar. Es besteht die Gefahr, dass der Bereich zu einem reinen Transitraum mit austauschbarer Randbebauung verkommt und die Heidestraße primär als Transitstrecke wahrgenommen wird. Dies gilt es mit den Mitteln der Bauleitplanung zu verhindern.

Um stattdessen ein eigenständiges Stadtquartier mit eigener Identität zu entwickeln, das seiner Lage als Bindeglied im stadträumlichen Gefüge gerecht wird, bedarf es eines gewissen baulichen Gewichtes, das die Ausbildung seiner Eigenständigkeit und Identität ermöglicht. Um dem neuen Quartier dieses eigenständige Gewicht zu verleihen und die lagebedingten Nachteile zu kompensieren, ist eine Bebauungsdichte deutlich oberhalb der Werte des § 17 BauNVO erforderlich. Würden diese eingehalten, stünde die Entwicklung des Plangebiets als eigenständiges Quartier mit einer besonderen Identität und gebietsbezogenen Einrichtungen der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur in Frage, denn die Anzahl der künftigen Bewohner und Beschäftigten würde nicht ausreichen, um z.B. Kindertagesstätten, größere Lebensmittelgeschäfte, Ärzte und Apotheken wohnortnah im Gebiet anzusiedeln. Ein kostensparendes Bauen wäre nicht möglich. Aufgrund der stadträumlich isolierten Lage des Plangebiets wäre damit die Erreichbarkeit solcher Angebote in zumutbarer Entfernung in Frage gestellt und die Akzeptanz des neuen Stadtquartiers als Wohnstandort würde sich erheblich verringern.

#### Angemessene bauliche Gestaltung

Nach den bereits festgesetzten Bebauungsplänen, mit deren Umsetzung an verschiedenen Stellen begonnen wurde, ist im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs eine städtebauliche Struktur im Entstehen begriffen, die durch eine der stadträumlichen Lage im Zentrum der Metropole angemessene Bebauung mit einer differenzierten, die Berliner Traufhöhe punktuell auch deutlich überschreitenden Höhenentwicklung gekennzeichnet ist. Das Hochhaus eines Mineralölkonzerns südlich der Minna-Cauer-Straße ist hierfür ein Beispiel. Der beschlossene Masterplan für den Neuordnungsbereich definiert einen städtebaulichen Rahmen, der auch die Nachbarschaft dieser zentrumstypischen dichten Bebauung berücksichtigt (z.B. die achtgeschossige Bebauung an der Kieler Straße östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals sowie einzelne höhere Gebäude an der Lehrter Straße).

#### Stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit der Gesamtmaßnahme

Die stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit der Gesamtmaßnahme wäre bei Verzicht auf die im Plan vorgesehene Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO vor dem Hintergrund des erforderlichen Aufwandes für die städtebauliche Neuordnung und Reaktivierung des Gebiets (Umbau der Heidestraße, Realisierung der öffentlichen Grün- und Platzflächen, Erkundung und Beräumung von Altlasten, Abrissmaßnahmen...) in Frage gestellt, so dass der städtebauliche Missstand einer nicht lagegerechten Fehlnutzung eines gut erschlossenen Innenstadtbereichs als extensives Gewerbegebiet mit stark negativen Auswirkungen auf das Stadtbild und die Entwicklungsfähigkeit angrenzender Flächen fortbestehen würde. Dabei geht es nicht um die wirtschaftliche Verwertung einzelner Grundstücke, die im Übrigen städtebaulich nicht relevant wäre, sondern um die Umsetzbarkeit einer durch den Senat von Berlin und den Bezirk Mitte gemeinsam beschlossenen, für die Gesamtstadt bedeutsamen Maßnahme der Stadtentwicklung und des Wohnungsbaus.

Zusammen genommen begründen die angeführten städtebaulichen Gründe ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des Masterplans, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise geboten ist. Die Entwicklung eines eigenständigen Stadtquartiers, das die bestehenden Gebiete im Umfeld nicht unberücksichtigt lassen kann, lässt sich ohne Überschreitung dieser Obergrenzen – wie dargelegt – nicht ermöglichen. Auch eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung kann nur mit einer entsprechenden

baulichen Dichte erreicht werden. Weitergehende Erfordernisse einer Nutzungsmaß-Überschreitung aufgrund besonderer örtlicher Rahmenbedingungen werden unter Punkt (g) für die einzelnen Baugebiete gesondert begründet.

*(c) Ausgleichende Umstände*

Die Überschreitung der Dichteobergrenzen der BauNVO wird in ihren Auswirkungen durch die Freihaltung zusammenhängender Freiflächen (öffentliche Grünflächen und Platzflächen, Fußgängerbereiche sowie nicht überbaubare, öffentlich nutzbare Grundstücksfreifläche im Mischgebietsteil MI 6 nördlich des Hamburger Bahnhofs) innerhalb des Neuordnungsbereiches beiderseits der Heidestraße im Grundsatz ausgeglichen. In der Umgebung des Plangebietes sind darüber hinaus mit den Grünflächen beiderseits des Nordhafens und östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (einschließlich Invalidenfriedhof) weitere Grünflächen vorhanden bzw. in Planung, die auch durch die künftigen Bewohner im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b genutzt werden können. Nach Fertigstellung aller diesbezüglichen Planungsvorhaben wird im Vergleich mit anderen innerstädtischen Ortslagen eine gute Grünflächenausstattung erreicht, was sowohl im Hinblick auf die Wohnqualität als auch die Umweltsituation als ausgleichender Umstand zu werten ist.

*(d) Ausgleichende Maßnahmen*

Ausgleichende Maßnahmen im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO sind insbesondere die vertraglich gesicherte Herstellung der öffentlichen Parkanlage einschließlich Kinderspielplatz südlich der Nordhafenbrücke sowie die Herstellung des Stadtplatzes, des Uferwegs und des Fußgänger- und Radfahrbereichs im Zuge der Döberitzer Grünverbindung. Neben der Schaffung eines Grünflächenangebotes für die künftigen Bewohner und Arbeitnehmer bewirken diese Grün- und Freiflächen auch eine Verbesserung der Umweltsituation.

Durch die abschirmende Blockrandbebauung in den Mischgebieten und in den allgemeinen Wohngebieten werden den Wohnungen ruhige private Freiflächen im Blockinnenbereich zur Verfügung gestellt. Der Ausschluss oberirdischer Stellplätze auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Blockinnenbereich sichert ergänzend die nötige Wohnruhe.

Darüber hinaus trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zur gärtnerischen Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen und zur Bepflanzung der Baugrundstücke mit Bäumen. Die Einbeziehung unterirdischer baulicher Anlagen (vor allem Tiefgaragen) in die Begrünungsverpflichtung und die geforderte Erdüberdeckung ermöglichen eine zusammenhängende und nachhaltige Bepflanzung. Eine extensive Dachbegründung wird auf mindestens 60% der Dachflächen eingefordert. Diese Maßnahmen bewirken durch Erhöhung des Vegetationsanteils sowie Rückhaltung und Verdunstung von Niederschlagswasser eine positive Beeinflussung des Kleinklimas und des Wasserhaushalts. Darüber hinaus wird trotz der insgesamt hohen zulässigen baulichen Dichte eine angemessene Durchgrünung des Plangebietes sichergestellt.

Regelungen zur Luftreinhaltung durch die Beschränkung zulässiger Brennstoffe trifft der Bebauungsplan auch mit Blick auf die angestrebte hohe Nutzungsdichte.

Nicht zuletzt wird durch den Bebauungsplan ausgeschlossen, dass eine im Rahmen der Gesetzgebung üblicherweise mögliche Erhöhung der baulichen Dichte durch Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen erfolgt, da diese Räume hier bei der Ermittlung der Geschossfläche anzurechnen sind.

*(e) Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse*

Die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und bedarf im Hinblick auf die gleichzeitige punktuelle Verkürzung von Abstandsflächen innerhalb des Plangebiets nach Maßgabe des § 6 Abs. 5 BauOBln einer besonderen Überprüfung und Rechtfertigung, bei der die Wirkung auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts besonders gewichtet und in der Abwägung berücksichtigt werden. In einem Übersichtsplan für das gesamte Plangebiet wurden deshalb



ausgehend von den maximal zulässigen Gebäudehöhen die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächentiefen dargestellt. Der Abstandsflächenplan verdeutlicht, dass es an einzelnen Stellen des Plangebietes zu Überschreitungen der Straßenmitte kommt und sich im Einzelfall auch Abstandsflächenüberlagerungen ergeben.

Mit Ausnahme der Bereiche mit Abstandsflächenüberlagerungen werden ausreichende Belichtungs-, Belüftungs- und Besonnungsverhältnisse der Wohn- und Arbeitsstätten durch den Bebauungsplan nicht in Frage gestellt, wenn vor den Gebäuden jeweils nicht überbaubare Flächen in einer den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Abstandsflächen entsprechenden Tiefe planungsrechtlich gesichert werden; unter diesen Voraussetzungen sind z.B. auch Überschreitungen der Straßenmitten unkritisch. Eine entsprechende planungsrechtliche Sicherung erfolgt durch die Festsetzungen des Bebauungsplans und entspricht damit der in § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBl benannten Möglichkeit, dass sich Abstandsflächen ganz oder teilweise auf andere Grundstücke erstrecken dürfen, wenn öffentlich-rechtlich gesichert ist, dass sie nicht überbaut werden.

Eine einzelfallbezogene Abwägung zu den ermöglichten Abstandsflächenverkürzungen und ihren Auswirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts erfolgt im Abschnitt III.3.3.1(c).

Auch im Hinblick auf die Freifächensituation im Plangebiet werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Die weitgehende Einhaltung der in § 17 BauNVO benannten baugebietsbezogenen Grundflächenzahlen stellt für die Baugebiete mit einem allgemein zulässigen Wohnanteil die Bereitstellung ausreichender Freiflächen auf den Grundstücken im Grundsatz sicher. Ihre Nutzbarkeit für die Anlage von Spiel- und Aufenthaltsflächen für Wohnungen wird durch den weitgehenden Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen und Garagen im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet gewährleistet, die Überschreitungen der zulässigen Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO auf Tiefgaragen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, von denen keine Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, beschränkt und die Kappungsgrenze von 0,8 eingehalten.

Zum Schutz gegen die von den Straßen und Bahnanlagen ausgehenden Emissionen trifft der Bebauungsplan die notwendigen Festsetzungen (siehe hierzu Abschnitt III.3.7 der Begründung).

Auch die im Bebauungsplan gesicherten Freiflächen, darunter die öffentliche Parkanlage, der Stadtplatz und die Uferpromenade, tragen zur Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei.

#### *(f) Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt*

Die vorstehend aufgeführten Maßnahmen (Begrünung der Baugrundstücke, Baumpflanzungen, Beschränkungen oberirdischer Stellplätze, Dachbegrünung, Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe) sowie der Grundsatz, in allen Baugebieten mindestens 20% unversiegelte Flächen mit natürlichem Bodenanschluss zu sichern (maximale Grundflächenzahl von 0,8 gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO) dienen auch der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des hohen Nutzungsmaßes auf die Umwelt.

#### *(g) Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO in den einzelnen Baugebieten*

Das Vorliegen der Erfordernisse für eine Überschreitung der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen wird in den folgenden Abschnitten für die einzelnen Baugebiete gesondert begründet, soweit sie sich – über die oben dargelegten für den Neuordnungsbereich insgesamt in die Abwägung einzubeziehenden Überlegungen hinausgehend – aus den jeweils besonderen Rahmenbedingungen in den Gebieten ergeben.

#### Allgemeine Wohngebiete

Eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO liegt in den Allgemeinen Wohngebieten in Bezug auf die zulässige Grundflächenzahl und die zulässige Geschossflächenzahl vor. Für die Wohngebiete WA 1 bis WA 3 werden Nutzungsmaße zugelassen, die rechnerisch einer GRZ von 0,5 und einer GFZ von 2,4 entsprechen. Damit

sollen kompakte urbane Wohnformen in zeitgemäßer Architektur ermöglicht werden, um verschiedene Bewohnergruppen (insbesondere auch Familien) für das Wohnen in der Innenstadt zu gewinnen und das neue Stadtquartier den Zielen des Masterplans entsprechend als Wohnstandort zu qualifizieren. Bei Einhaltung der Obergrenzen des § 17 BauNVO wäre die Bereitstellung von Wohnraum in der stadtentwicklungspolitisch gewünschten Größenordnung auch nicht annähernd erreichbar.

Für die zwar weiter von der Heidestraße entfernt, aber immer noch in deren Lärmeinzugsbereich gelegenen allgemeinen Wohngebiete ist die Ausbildung einer geschlossenen Blockrandbebauung ebenfalls sinnvoll, um hier bereits vor Fertigstellung angrenzender Baublöcke die nötige Wohnruhe zu gewährleisten. Insofern war in Teilbereichen eine Abkehr vom ursprünglichen städtebaulichen Konzept (Büro ASTOC) auf Grundlage des Masterplans notwendig, das eine aufgelockerte Baustruktur mit Unterbrechungen vorsah. Diese Änderungen in der Baustruktur gehen zwangsläufig mit einer Erhöhung der baulichen Nutzungsmaße gegenüber der Vorgabe des Masterplans (durchschnittliche GFZ = 2,8) einher; innerhalb der Dichtewerte des § 17 BauNVO wäre lediglich eine drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung mit vorstädtischem Charakter möglich.

Außerdem gingen die im Masterplan pauschal für größere Teile des Neuordnungsbereichs vorgesehenen Dichtewerte und das Ziel der Einordnung von mindestens 1.800 Wohnungen in der gesamten Europacity noch von einer gesamtstädtisch eher verhaltenen Nachfrage nach Wohnungen und innerstädtischen Büroflächen aus. Angesichts zunehmender Einwohnerzahlen und einer Bevölkerungsprognose, die diesen Trend bestätigt, ergibt sich für Berlin die Herausforderung, in den nächsten Jahren das Bauvolumen an Wohnungen in erheblichem Maße zu steigern. Die Europacity bietet hierfür aufgrund ihrer zentralen und gut erschlossenen Lage geeignete Flächen.

Für die Baublöcke südlich des zentralen Platzes (Fußgängerbereich) wurde dieser veränderten Situation im Rahmen eines (erneuten) städtebaulichen Wettbewerbs und nachgeschalteter Realisierungswettbewerbe Rechnung getragen, durch die das städtebauliche Konzept des Masterplans ausgefüllt und weiterentwickelt wurde. Dabei wurde eine deutlich höhere Anzahl von Wohnungen im Plangebiet berücksichtigt, als ursprünglich im Masterplan vorgesehen. Dies wird im WA 4/MI 5.2 erreicht durch relativ tiefe Wohnungsgrundrisse und abschnittsweise ein zusätzliches (siebtes) Geschoss im WA 4 und führt zwangsläufig zu einer parallelen Erhöhung der Geschossfläche (GFZ 2,7 bzw. 3,5). Die im Wettbewerbsverfahren für das WA 4/MI 5.2 ausgearbeiteten städtebaulichen und architektonischen Entwürfe zeigen, dass trotz der erhöhten Dichtewerte eine städtebaulich attraktive Bebauung mit qualitativollen, auf einen geräumigen privaten Blockinnenbereich ausgerichteten Wohnungen realisiert werden kann. Die unmittelbar angrenzenden Freiflächen des Fußgängerbereiches und des Uferwegs und nicht zuletzt die Wassernähe gewährleisten hier dennoch eine gute Wohnqualität.

Die höhere bauliche Dichte im allgemeinen Wohngebiet wird durch die Freihaltung zusammenhängender Freiflächen in den Blockinnenbereichen (50% Freiflächenanteil), die den Wohnungen zugute kommen sollen, im Grundsatz ausgeglichen. Diese Freiflächen sind ausreichend groß, um die grundlegenden Anforderungen an private Freiflächen, wie die Unterbringung von Kinderspiel- sowie Aufenthaltsflächen (Freisitze) realisieren zu können. Der weitgehende Ausschluss oberirdischer Stellplätze, der Ausschluss von Nebenanlagen, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen sowie die Pflicht zur Erdüberdeckung und zur gärtnerischen Anlage und Bepflanzung von Tiefgaragen trägt dazu bei, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen als wohnungsbezogene Freiflächen gut nutzbar sind.

Im Übrigen kann davon ausgegangen werden, dass die Neubebauung vor allem solche (i.d.R. wahlfreien) Nutzergruppen anziehen wird, die sich in einer persönlichen Abwägung der besonderen Lage- und Umfeldqualitäten gegen die mit einer hohen Bebauungsdichte verbundenen Nachteile bewusst für diesen Innenstadtstandort entscheiden. Die für Innenstadtverhältnisse gute Wohnlage und Verkehrsanbindung, ein möglicher Freiraumbezug vieler Wohnungen und nicht zuletzt die Wasserlage am Berlin-Spandauer-

Schiffahrtskanal mit der geplanten Uferpromenade und dem Fußgängerbereich werden dabei für viele der künftigen Bewohner ausschlaggebend sein.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen werden insofern gewahrt, als im allgemeinen Wohngebiet ausschließlich Verkürzungen gegenüber der Mitte angrenzender Verkehrsflächen ermöglicht werden, die in keinem Fall zu Abstandsflächenüberlagerungen führen (siehe Abstandsflächenplan), so dass eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Wohnungen nicht in Frage gestellt ist. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen und Festsetzungen zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen gewährleisten einen ausreichenden Schutz vor Verkehrsimmissionen auch für den Fall, dass eine abschirmende Bebauung entlang der Heidestraße erst später errichtet wird.

### Mischgebiete

Für die Mischgebietsflächen MI 1, MI 2 und MI 3 entlang der Heidestraße wird einheitlich eine Bebauung festgesetzt, die rechnerisch einer GFZ von 3,3 entspricht und damit die in § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete festgelegte Obergrenze von 1,2 überschreitet. Diese Überschreitung ist städtebaulich auch deshalb erforderlich, um hier eine geschlossene Blockrandbebauung zu ermöglichen, die den Straßenraum überzeugend definiert, eine für eine breite innerstädtische Hauptverkehrsstraße angemessene Höhenentwicklung aufweist und eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinter liegenden Bauflächen entfaltet.

Nur die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit immissionsgeschützten Blockinnenbereichen lässt im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße die Errichtung von Wohnungen zu und ermöglicht damit die Realisierung eines Wohnanteils, der erforderlich ist, um die für die Berliner Innenstadt strukturbildende Mischung aus Wohn- und Nicht-Wohnnutzungen in diesem neuen Stadtquartier umsetzen zu können. Bei der Bestimmung des Dichtemaßes sind aber auch Gebäudetiefen zu berücksichtigen, die die Einordnung anderer innenstadtypischer Nutzungen, insbesondere von Büros ermöglichen.

Im Mischgebietsteil MI 4, der in Ergänzung des denkmalgeschützten Kornversuchsspeichers eine Neubebauung vorrangig für Wohnzwecke ermöglicht, kann in Abhängigkeit der späteren Grundstücksteilung eine GFZ von bis zu 3,0 erreicht werden. Das höhere Dichtemaß ist hier erforderlich, um trotz der geringen Tiefe des Baufeldes eine mit den übrigen Wohngebietsteilen entlang des Kanals harmonisierende sechsgeschossige Bebauung zu ermöglichen. Die unmittelbar angrenzenden Freiflächen des Uferwegs und nicht zuletzt die Wassernähe gewährleisten hier dennoch eine sehr gute Wohnqualität.

Für die Baublöcke südlich des Fußgängerbereiches wurde das städtebauliche Konzept des Masterplans im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs weiterentwickelt und mit der möglichen Errichtung eines elfgeschossigen Hochhauses im Mischgebietsteil MI 5.1 eine zusätzliche städtebauliche Dominante am zentralen Quartiersmittelpunkt der Europacity etabliert. Vor allem die Einordnung des bis zu elfgeschossigen und 16,5 m tiefen Baukörpers ergibt in diesem Teil des Mischgebietes eine rechnerische GFZ von bis zu 4,2. Diese hohe bauliche Dichte wird vor allem durch die angrenzende Freifläche des Fußgängerbereiches tendenziell ausgeglichen.

Auf den rückwärtigen Flächen des Mischgebietsteil MI 6 sind die Überschreitungen der in § 17 der Baunutzungsverordnung für Mischgebiete festgelegten GFZ-Obergrenze städtebaulich begründet, um eine hinsichtlich der Bauhöhe (sechs Geschosse) und der Baustruktur (Gebäuderiegel) an die übrige Bebauung in der Europacity angepasste Baustruktur auf Grundlage des Masterplans umsetzen zu können. Die sich rechnerisch ergebenden GFZ-Werte von teilbereichsbezogen maximal 2,4, die deutlich hinter den Nutzungsmaßen der angrenzenden Flächen zurückbleiben, werden durch die planungsrechtlich gesicherten zusammenhängenden Freiflächen im Blockinnenbereich ausgeglichen. Die Berücksichtigung der gebietsintern festgesetzten Wegerechtsflächen führt zu keinen weiteren Überschreitungen: Werden von der mittleren Fläche des Mischgebietsteils, wo langfristig eine Neubebauung im Bereich der heutigen Rieckhalle ermöglicht wird, die insgesamt rund 1.250 m<sup>2</sup> großen Flächen abgezogen, die mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind, ergibt sich eine Geschossflächenzahl von 2,28 – anderenfalls eine GFZ von 2,06.

In allen Teilen des Mischgebiets wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gewährleistet, dass eine ausreichende Belichtung und Belüftung von Wohnungen und Arbeitsstätten möglich ist. In den Bereichen mit ermöglichten Abstandsflächenverkürzungen wird ein entsprechender Nachweis geführt (s. III.3.3.1(c)).

Bauliche Lärmschutzmaßnahmen und Festsetzungen zu schallschutzorientierten Grundrissen gewährleisten einen ausreichenden Schutz vor Straßenverkehrsimmissionen. Die mit der Baunutzungsverordnung konforme GRZ von höchstens 0,6 ermöglicht auf den verbleibenden Freiflächen die Unterbringung der erforderlichen Kinderspiel- und Aufenthaltsflächen.

### Kerngebiete

Die sich rechnerisch ergebende GFZ von 3,3 im Kerngebietsteil MK 1 soll eine standortangepasste Randbebauung entlang der Heidestraße mit abschirmender Wirkung gegenüber Verkehrsimmissionen für die dahinter liegenden Bauflächen im Mischgebiet ermöglichen. Die Überschreitung der in § 17 BauNVO festgelegten GFZ von 3,0 für Kerngebiete ist hier auch deshalb erforderlich, um Gebäudetiefen für kerngebietstypische Nutzungen und zugleich eine an die genehmigte Bauhöhe des südlich angrenzenden Bauvorhabens angepasste Höhenentwicklung mit sieben Vollgeschossen zu ermöglichen.

Die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse wurden im Hinblick auf die Verschattung durch das im Bau befindliche Hochhaus auf der Westseite der Heidestraße untersucht. Die Untersuchung ergab, dass der zur Unterbringung von Büroräumen gemäß DIN 5034-1 erforderliche Tageslichtquotient überall erreicht werden kann. Wohnungen sind im Kerngebiet nur im Einzelfall für einen bestimmten Personenkreis ausnahmsweise zulässig; die Genehmigungsfähigkeit kann an den Nachweis der erforderlichen Besonnung gemäß DIN 5034-1 gekoppelt und mit Auflagen zum Schallschutz erteilt werden, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Im Kerngebietsteil MK 2 (MK 2.1/MK 2.2) wird straßenbegleitend eine siebengeschossige Bebauung und im Süden – durch enge Baukörperausweisung – die Errichtung eines dreizehngeschossigen Gebäudeteils ermöglicht. Auf dem gesamten Baugrundstück ergibt sich damit rechnerisch eine GFZ von knapp 3,3. Unter Berücksichtigung der insgesamt ca. 375 m<sup>2</sup> Grundstücksflächen, die mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind, erhöht sich die rechnerisch ermittelte GFZ auf 3,4. Die Überschreitung der in § 17 BauNVO festgelegten GFZ von 3,0 für Kerngebiete ist hier erforderlich, um ein aufeinander abgestimmtes sowie angemessenes Gegenüber für die Bebauung auf der Westseite der Heidestraße zu erreichen (Bebauungsplan II-201c: ebenfalls sieben Vollgeschosse sowie zwei Hochhausstandorte).

Die Errichtung des Hochhauses entspricht der Vorgabe des Masterplans. Ziel ist es, östlich der Heidestraße einen weiteren städtebaulichen Akzent zu setzen, der zwischen den drei Hochhausstandorten im Bahnhofsvorfeld und der nördlich und östlich angrenzenden niedrigeren Bebauung vermittelt.

#### III.3.2.4 Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen

Die Höhenentwicklung der Bebauung im Plangebiet wird durch die Festsetzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse und durch die Festsetzung von Gebäudehöhen (Oberkanten baulicher Anlagen) geregelt.

Lediglich für eingetragene Baudenkmale wird auf Regelungen zur Höhe der Gebäude gemäß § 16 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO verzichtet, da die Belange des Denkmalschutzes Vorrang haben sollen und in diesen Fällen die mögliche Höhenentwicklung der Gebäude durch die denkmalrechtlichen Erfordernisse so begrenzt ist, dass öffentliche Belange, insbesondere des Orts- und Landschaftsbildes nicht beeinträchtigt werden können.

##### *(a) Zahl der Vollgeschosse*

Im überwiegenden Teil des Geltungsbereichs wird auf der Grundlage von § 16 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO eine höchstzulässige Zahl von sechs Vollgeschossen festgesetzt und damit der zentralen Lage und der Berlin-typischen Geschosshöhen im Innenstadtbereich entsprochen.

Für das im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens 2012 aus dem Masterplan weiterentwickelte Quartier südlich des künftigen Platzes (Fußgängerbereich), werden dem Wettbewerbsergebnis entsprechend, abschnittsweise sieben Vollgeschosse und ein elfgeschossiges Hochhaus ermöglicht.

Auch im Kerngebiet wird in Anlehnung an die zulässigen Höhen auf der gegenüberliegenden Seite der Heidestraße (südlich der Minna-Cauer-Straße), die im Bebauungsplan II-201c festgelegt sind, eine straßenbegleitende Bebauung mit sieben Vollgeschossen zugelassen, auf den rückwärtigen Flächen eine Bebauung mit sechs Vollgeschossen. Auf die nordwestlich der Einmündung Heidestraße/ Minna-Cauer-Straße geplante sechsgeschossige Bebauung (Bebauungsplan 1-62c), wird im Kerngebietsteil MK 1 mit einer differenzierten Höhenfestsetzung reagiert. Für einen 27,5 m langen straßenbegleitenden Abschnitt ermöglicht der Bebauungsplan in einer Tiefe von 6,0 m lediglich eine sechsgeschossige Bebauung, so dass ein siebtes Vollgeschoss hier nur entsprechend zurückgestaffelt errichtet werden kann.

Im Kerngebietsteil MK 2.1 wird auf einer rund 830 m<sup>2</sup> großen Fläche eine Bebauung mit bis zu dreizehn Vollgeschossen ermöglicht und damit den Zielen des Masterplans entsprochen. Das geplante Gebäude korrespondiert mit drei weiteren Hochhäusern im Umfeld des Hauptbahnhofs, die die hohe Zentralität und verkehrliche Lagegunst des Standortes nutzen und diesen stadträumlich bedeutsamen Ort auch baulich akzentuieren sollen. Dieses Hochhausensemble setzt sich zusammen aus dem geplanten Hochhaus auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz mit einer zulässigen Höhe von 100 m (Bebauungsplan II-201a), dem geplanten Hochhaus am künftigen „Europaplatz“ mit einer zulässigen Höhe von 84 m und dem bereits fertig gestellten Hochhaus an der Einmündung der Minna-Cauer-Straße in die Heidestraße mit einer zulässigen Höhe von 69 m (beide im Bebauungsplan II-201c). Das mit 52 m deutlich niedrigere Hochhaus östlich der Heidestraße (im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans 1-62b) wurde im Wettbewerbsverfahren zum Masterplan als Umlenkpunkt zum östlich angrenzenden Kunst- und Kulturstandort konzipiert und schafft einen Übergang zur innenstadtypischen Höhenentwicklung der nördlich angrenzenden Randbebauung.

Die Zahl der Vollgeschosse wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans generell als Höchstmaß festgesetzt. Eine aus Gründen des Immissionsschutzes und der Stadtgestaltung erforderliche Mindesthöhe der Gebäude im Nahbereich der Heidestraße wird über Vorgaben zu den zulässigen Oberkanten baulicher Anlagen gesichert (s.u.).

#### *(b) Oberkanten baulicher Anlagen*

Um die im städtebaulichen Konzept des Masterplans für den überwiegenden Teil des Plangebiets angestrebte Orientierung an der für die Berliner Innenstadt charakteristischen Traufhöhe und damit ein ruhiges und einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wird außer der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse auch die Höhe der baulichen Anlagen eingegrenzt.

Die Festsetzung der Oberkanten baulicher Anlagen als Höchstmaß im allgemeinen Wohngebiet bzw. als Mindest- und Höchstmaß im Misch- und Kerngebiet erfolgt auf der Grundlage des § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BauNVO. Damit sollen einerseits stark überhöhte Geschosse und die Anordnung von Bauteilen oberhalb des obersten zulässigen Vollgeschosses verhindert werden, die die angestrebte Höhenabwicklung des Straßenbildes stören oder die Belichtung von Gebäuden im Umfeld beeinträchtigen können. Andererseits soll entlang der Heidestraße verhindert werden, dass die räumliche Fassung des Straßenraums durch niedriggeschossige Funktionsbauten (z.B. von typischen Einzelhandelsmärkten) beeinträchtigt oder die schallschützende Wirkung einer geschlossenen Randbebauung für die Blockinnenbereiche in Frage gestellt wird.

Die Höhen baulicher Anlagen (Oberkanten) sind als absolute Höhen über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt. Als Bezugshöhen wurden im Rahmen der Abwägung die vorhandene Geländehöhe und die voraussichtliche Höhenlage der angrenzenden Verkehrsflächen gewählt, um die sich ergebenden absoluten Höhen zu verdeutlichen. Obwohl das Gelände zum Kanal hin leicht abfällt, wurde für das Plangebiet (mit Ausnahme der rückwärtigen Flächen im MI 6) eine einheitliche Bezugshöhe von 34,5 m über NHN gewählt, da das

landschaftsplanerische Freiraumkonzept vorsieht, den Höhenunterschied in den Baugebieten im mittleren und nördlichen Geltungsbereich über einen Niveauversprung (erhöhte, durch eine Mauer begrenzte Gärten) gegenüber der Uferpromenade zu bewältigen. Im südlichen Teil des Plangebietes ist dagegen ein niveaugleicher Anschluss der Baugrundstücke an den Uferweg vorgesehen, weshalb für die Höhenbestimmung der beiden Baukörper im Mischgebiet MI 6, die unmittelbar an den Uferweg grenzen, eine Bezugshöhe von 33,8 m über NHN zugrunde gelegt wird.

#### Oberkanten im Misch- und im Kerngebiet

Für die maximal sechsgeschossige Blockrandbebauung im Mischgebiet wird die zulässige Höhe baulicher Anlagen auf umgerechnet 19,0 bis 23,5 m eingegrenzt (53,5 – 58,0 m ü. NHN). Bei niedrigen Geschosshöhen einer Wohnbebauung können die erforderlichen 19,0 m auch durch eine Attika erreicht werden. Diese Festsetzung berücksichtigt die angestrebte und erwünschte Errichtung eines großzügig dimensionierten Erdgeschosses entlang der Heidestraße mit mindestens 4,5 m Höhe, dessen Realisierung durch eine vertragliche Regelung mit der Haupt-Grundstückseigentümerin sichergestellt wird. Der Festsetzung der höchstzulässigen Oberkanten liegt für die darüber liegenden Geschosse rechnerisch eine heute für Bürogebäude übliche Höhe von 3,7 m zugrunde, für den oberen Gebäudeabschluss werden weitere 0,5 m berücksichtigt. Für die mit höheren Gebäuden bebaubaren Teilflächen im Mischgebiet MI 5.1 wird – nach dem gleichen Berechnungsprinzip – eine maximale Gebäudehöhe von umgerechnet 27,2 m bei sieben zulässigen Vollgeschossen (61,7 m ü. NHN) und von 42,0 m bei elf zulässigen Vollgeschossen (76,5 m ü. NHN) festgesetzt.

Für die Festsetzung der mindestens erforderlichen Oberkanten wurden die Anforderungen des Schallschutzes und die Aspekte der privaten Baufreiheit gegeneinander abgewogen. Im Ergebnis wird eine Mindesthöhe festgesetzt, die die Realisierung von Wohngebäuden mit üblichen Geschosshöhen zulässt, die Lärmimmissionen in den Blockinnenbereichen aber soweit wie möglich beschränkt.

Im Kerngebiet orientieren sich die festgesetzten Oberkanten an den projektierten Bauvorhaben; für das bis zu 13-geschossige Hochhaus im MK 2 wird eine maximale Höhe von umgerechnet 51,9 m (86,4 m ü. NHN) festgesetzt.

#### Oberkanten im allgemeinen Wohngebiet

Für die maximal sechsgeschossige Blockrandbebauung im allgemeinen Wohngebiet wird die zulässige Höhe baulicher Anlagen auf umgerechnet 21,5 m beschränkt (56,0 m ü. NHN). Der Festsetzung der höchstzulässigen Oberkanten liegt rechnerisch eine Geschosshöhe von maximal 3,3 m sowie ein möglicher Gebäudesockel von bis zu 1,2 m (bauordnungsrechtliche Obergrenze) zugrunde, für den oberen Gebäudeabschluss werden weitere 0,5 m berücksichtigt.

#### Überschreitungen der festgesetzten Oberkanten

Die festgesetzte Höhe baulicher Anlagen kann im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet ausnahmsweise um bis zu 2,0 m durch Dachaufbauten überschritten werden (textliche Festsetzung Nr. 2.3). Die Überschreitung wird zum einen für technische Einrichtungen wie Schornsteine, Anlagen der Belüftung und Klimatechnik, Aufzugsbetriebsräume und Austrittsbauwerke für Dachterrassen, Geländer oder Abdeckungen von Lichtschächten ermöglicht, die gerade für die Funktionsfähigkeit höherer Gebäude erforderlich sind, zum anderen zur Errichtung von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie. Um die optische Wirkung von Dachaufbauten auf den Straßenraum und von weiter entfernten Blickpunkten aus möglichst gering zu halten, wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 2.3 ferner bestimmt, dass solche Aufbauten und auch Solaranlagen nur zulässig sind, wenn sie in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baulinie bzw. Baugrenze zurücktreten. Im Rahmen der Einzelfallprüfung von beantragten Ausnahmen sollen weitere Aspekte der Stadtbildverträglichkeit geprüft werden und nötigenfalls eine Einhausung der Dachaufbauten als Voraussetzung der Genehmigungsfähigkeit gefordert werden.

Im Kerngebietsteil MK 2 wurden im Rahmen der Baugenehmigung Dachaufbauten bis zu einer Höhe von 2,85 m bewilligt; der Bebauungsplan ermöglicht eine Überschreitung der festgesetzten Oberkanten in gleicher Höhe unter den oben genannten Voraussetzungen und trägt damit den weitergehenden Anforderungen an Dachaufbauten kerngebietstypischer Nutzungen Rechnung. Im Kerngebietsteil MK 1 soll auf der Grundlage eines abgestimmten Baukonzeptes keine Überschreitung zugelassen werden.

### III.3.3 Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise

#### III.3.3.1 Überbaubare Grundstücksflächen

##### (a) Festsetzungen durch Baulinien und Baugrenzen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen bestimmt.

Baulinien gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO, an die herangebaut werden muss, werden in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2 und MI 3 und im MI 5.1/MI 5.2, sowie im straßennahen Teilbereich des MI 6 für die äußeren Blockkanten festgesetzt, so dass unmittelbar an die öffentlichen Verkehrsflächen herangebaut werden muss und auch in den Obergeschossen keine Rückstaffelung der Gebäude möglich ist, weil die Festsetzung für alle Geschosse gilt.

Die Festsetzung von Baulinien dient der Sicherstellung einheitlicher, aufeinander bezogener Baufluchten und einer klaren Raumbildung. Zusammen mit der geschlossenen Bauweise und der Mindestbauhöhe wird die Entstehung möglichst großer, gegenüber der Hauptverkehrsstraße baulich abgeschirmter und dadurch schallgeschützter Blockinnenbereiche bewirkt. Auch in allen Teilen des allgemeinen Wohngebiets werden Baulinien für die äußeren Blockkanten – mit Ausnahme jener Außenwände, die zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hin ausgerichtet sind – festgesetzt. Zusammen mit Regelungen im städtebaulichen Vertrag und der festgesetzten geschlossenen Bauweise wird damit die nötige Schallschutzwirkung auch für den Fall gewährleistet, dass ein Wohnblock isoliert errichtet wird und eine Lärmabschirmung durch angrenzende Gebäude noch für längere Zeit fehlt.

Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Grundstückseigentümerin sicherzustellen, dass bei der Bebauung der Baublöcke, bei denen die Immissionen von der Heidestraße die Orientierungswerte der DIN 18 005 überschreiten, die erforderliche Schallschutzwirkung im Blockinnenbereich durch eine geschlossene Blockrandbebauung erreicht wird, bevor die an den Blockinnenbereich angrenzenden Wohnungen genutzt werden. In begründeten Einzelfällen kann der im allgemeinen Wohngebiet erforderliche Schallschutz in Abstimmung mit Berlin temporär auch durch andere Maßnahmen gewährleistet werden, deren ausreichende Schallschutzwirkung im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Denkbar erscheint z.B. die Abschirmung durch eine gläserne Schallschutzwand ausreichender Höhe im ansonsten zur Heidestraße hin offenen Wohngebietsteil WA 2.

In Abwägung mit den Belangen der architektonischen Baufreiheit wird im Ausnahmetatbestand ein Zurückbleiben von Gebäudeteilen, z.B. für architektonische Gliederungen, Terrassen und Loggien bis zu 2,0 m hinter die Baulinie ermöglicht (textliche Festsetzung Nr. 3.2, § 23 Abs. 2 Satz 3 BauNVO). Durch die flächenmäßige Beschränkung der Rücksprünge auf ein Drittel der Fassadenfläche wird sichergestellt, dass die städtebaulich wirksame Bauflucht weiterhin der festgesetzten Baulinie entspricht. Die zulässige Tiefe von 2,0 m gewährleistet eine adäquate Nutzung von Balkonen, Loggien und Terrassen.

Im übrigen Plangebiet wird die Festsetzung von Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO, an die herangebaut werden kann, aber nicht muss, als ausreichend erachtet, um alle relevanten Belange zu berücksichtigen.

Die Baulinien bzw. Baugrenzen folgen entlang der Heidestraße und der Planstraßen überwiegend den Straßenbegrenzungslinien, so dass unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche herangebaut werden muss bzw. kann.

Gegenüber dem Uferweg (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) wird für die angrenzenden Baugebiete – mit Ausnahme des Mischgebietsteils MI 6 – die Ausbildung einer mindestens 6,0 m breiten nicht überbaubaren Vorzone vor der Bebauung bestimmt.

Diese ist – mit Ausnahme von Terrassen – nach § 8 BauOBln wasseraufnahmefähig zu belassen oder herzustellen und zu begrünen oder zu bepflanzen und dient zur optischen Erweiterung des ufernahen Freiraums und als Pufferzone zwischen dem öffentlichen Uferweg und der Wohnbebauung.

Das Mischgebiet MI 4 erhält eine 5,0 m breite nicht überbaubare Vorzone gegenüber der Planstraße 1.2, um ausreichend große und auch nach Südwesten ausgerichtete wohnungsbezogene Freiflächen in diesem schmalen Baufeld zu ermöglichen und Abstandsflächenüberlagerungen mit der Bebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu vermeiden.

Gegenüber öffentlichen Grünflächen sollen Gebäude um mindestens 3,0 m von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden. Die nördliche Baugrenze der Baugebiete MI 1 und WA 1 wird deshalb in einem entsprechenden Abstand von dem geplanten Fußgänger- und Radfahrbereich am Rand der Parkanlage festgesetzt.

Beiderseits der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ wird ein Abrücken der Bebauung hinter jeweils 5,0 m breite nicht überbaubare private Grundstücksflächen bestimmt. Diese können zur Anordnung von gastronomischen Außenbereichen oder für Warenauslagen von Einzelhandelsbetrieben genutzt werden, um die angrenzende Platzfläche nicht durch solche Sondernutzungen zu beeinträchtigen. Eine von Gebäudekante zu Gebäudekante reichende einheitliche Platzgestaltung wird vertraglich gesichert, eine Abgrenzung der privaten Freiflächen durch Einfriedungen über Festsetzungen im Bebauungsplan (s. III.3.8.1) ausgeschlossen.

Von der Überbaubarkeit ausgenommen sind außerdem die vorhandenen Freiflächen östlich der „Rieckhalle“ im Mischgebietsteil MI 6. Sie sollen weiterhin einen großzügigen, langgestreckten Freiraum für die vorhandene und neue Bebauung an diesem besonderen Standort bilden, sowie die Verbindungen zur Döberitzer Straße, zum Uferweg und in Richtung Invalidenstraße herstellen. Zur Vernetzung der internen und übergeordneten Wegeverbindungen sind Teilflächen mit Geh- und Fahrrechten zu belasten (s. III.3.4.4).

In den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1/MI 5.5 wird zusätzlich die Überbaubarkeit der Blockinnenbereiche eingeschränkt, um (zusammen mit der Festsetzung von Baulinien, einer geschlossenen Bauweise und einer Mindesthöhe sowie vertraglichen Regelungen zur lückenlosen zeitlich zusammenhängenden Errichtung der Bebauung in jeweils einem Baublock) die Errichtung einer schallabschirmenden Bebauung gegenüber der Heidestraße mit immissionsgeschützten Blockinnenbereichen zu gewährleisten und so Wohnungen mit zum Schlafen geeigneten Aufenthaltsräumen sowie ruhige wohnungsbezogene Freiflächen zu ermöglichen.

Im allgemeinen Wohngebiet wird die Überbaubarkeit der Blockinnenbereiche ebenfalls eingeschränkt, um immissionsgeschützte Gebädefassaden und Freiflächen auch für den Fall zu gewährleisten, dass die Bebauung hier vor Realisierung der schallabschirmenden Gebäude im Mischgebiet entlang der Heidestraße erfolgt. Der erforderliche Schallschutz für eine solche vorgezogene Bebauung im allgemeinen Wohngebiet wird – wie bereits dargelegt – vorrangig über Regelungen im städtebaulichen Vertrag abgesichert.

#### *(b) Baukörperausweisungen*

Die Justizgebäude in der Fläche für Gemeinbedarf und die Gebäude des Hamburger Bahnhofs im Sondergebiet „Kunst und Kultur“ werden durch eine enge bestandsorientierte Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche in ihrem Bestand gesichert; für den Hamburger Bahnhof wird dabei eine Erweiterungsmöglichkeit an der Nordwestseite im historischen Grundriss und symmetrisch zu der in den 90er Jahren erfolgten Erweiterung auf der Nordostseite ermöglicht.

Auch das denkmalgeschützte Gebäude des Kornversuchsspeichers im Mischgebietsteil MI 4 wird durch eine enge bestandsorientierte Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche im Bestand gesichert. Durch den Verzicht auf Regelungen zur Höhe der baulichen Anlagen handelt es sich dabei – wie auch bei den übrigen eingetragenen Baudenkmalen im Plangebiet – nicht um eine Baukörperausweisung im rechtlichen Sinn.

Für einen zusätzlich ermöglichten Neubau südlich des Bestandsgebäudes wird eine erweiterte Baukörperfestsetzung getroffen, d.h. die zulässige Grundfläche ergibt sich aus der



zeichnerisch festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche, während die zulässige Geschossfläche durch eine zusätzliche numerische Festsetzung noch geringfügig weiter eingeschränkt wird.

Durch enge Baukörperausweisung wird außerdem die Größe und Lage des dreizehngeschossigen Gebäudeteils im Kerngebietsteil MK 2.1 bestimmt, da hier der städtebauliche Entwurf und die Umgebungsbebauung nur sehr geringe Spielräume für die Größe und Anordnung des Baukörpers lassen.

#### *(c) Unterbaubarkeit der Baugrundstücke, Flächen für Tiefgaragen*

Um die stadtgestalterisch erwünschte Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen zu begünstigen, wird in den nicht überbaubaren Blockinnenbereichen der allgemeinen Wohngebietsteile WA 1 - WA 4 und der Mischgebietsteile MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1/MI 5.2 die Anlage von Tiefgaragen allgemein zugelassen. Weitere Tiefgaragenflächen ermöglicht der Bebauungsplan unter den wasserseitigen Freiflächen des MI 4 und in ausgewählten Bereichen des Kerngebiets und des MI 6. In der Planzeichnung sind diese Bereiche entsprechend gekennzeichnet.

Hier können somit auch größere Tiefgaragen entstehen, die aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung einer verbindlichen Regelung im Bebauungsplan bedürfen. Auch bei der Errichtung von Tiefgaragen auf den dafür privilegierten Flächen ist in den Mischgebieten die Einhaltung der Kappungsgrenze der Grundflächenzahl von 0,8 gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO zu beachten. Das wird durch die textliche Festsetzung Nr. 3.1 bestimmt. In den allgemeinen Wohngebieten werden Unterbauungen durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 0,75 zugelassen. Im Kerngebiet gelten für die Unterbauung mit Tiefgaragen keine zusätzlichen Beschränkungen, d.h. die dafür zeichnerisch privilegierten Flächen können vollständig unterbaut werden.

#### III.3.3.2 Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen

Die einzuhaltenden Abstandsflächen bemessen sich nach § 6 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln). Demnach beträgt die erforderliche Tiefe der Abstandsflächen vor den Außenwänden von Gebäuden das 0,4-fache der Wandhöhe (H), gemessen zwischen Geländehöhe und Oberkante der Wand, mindestens jedoch 3,0 m. Die Abstandsflächen müssen auf dem Baugrundstück selbst liegen, bzw. dürfen öffentliche Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen bis zu deren Mitte überdecken (§ 6 Abs. 2 BauO Bln).

Die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsflächen dienen vorrangig der Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung, während die zusätzlichen Anforderungen des Brandschutzes und der Notfallrettung heute in der Regel auch durch bauliche und technische Vorkehrungen erfüllt werden können. Sofern die nach der Bauordnung Berlin vorgeschriebenen Abstandsflächen eingehalten werden, kann diesbezüglich von der Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden, so dass kein zusätzlicher Abwägungsbedarf besteht.

Mit den Bebauungsplanfestsetzungen werden abschnittsweise geringere Abstandsflächen ermöglicht, als nach § 6 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) erforderlich wären. Der Bebauungsplan trifft durch die Festsetzung von Baulinien bzw. Baukörperausweisungen/erweiterte Baukörperausweisungen ausdrückliche Festsetzungen im Sinne von § 6 Abs. 8 BauO Bln. Die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter sind dann in diesen Fällen im Bebauungsplan vom Plangeber in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Festsetzung geringerer Abstandsflächentiefen ist gerechtfertigt, wenn städtebaulich begründete besondere planerische oder bauliche Situationen vorliegen und die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter in der Abwägung berücksichtigt werden. Sie müssen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt werden. Vor allem ist eine Prüfung der Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erforderlich, insbesondere, da zugleich die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten werden.

Den Umfang der ermöglichten Abstandsflächenverkürzungen verdeutlicht ein Abstandsflächenplan, der für das gesamte Plangebiet auf Grundlage der höchstzulässigen Gebäudeoberkanten die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen darstellt und Unterschreitungen kennzeichnet. Der Abstandsflächenplan verdeutlicht, dass es nur an einzelnen Stellen des Plangebietes zu Überschreitungen der Mitte angrenzender Straßen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung kommt. Bei den sich ergebenden gegenseitigen Abstandsflächenüberdeckungen von Außenwänden, ist zu unterscheiden zwischen Überdeckungen in den Eckbereichen der Innenhöfe im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet und den Überdeckungen zwischen gegenüberliegenden Baukörpern.

Abstandsflächenüberdeckungen in den Blockecken sind nach § 6 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) zulässig, weil das Überdeckungsverbot von Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 3 BauO Bln nicht für Außenwände gilt, die in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen. Diese Überdeckungen sind insofern nicht bebauungsplanrelevant und werden im Abstandsflächenplan nicht gesondert dargestellt.

Gegenseitige Abstandsflächenüberdeckungen zwischen gegenüberliegenden Baukörpern entsprechen indes nicht den bauordnungsrechtlichen Anforderungen nach § 6 der Bauordnung für Berlin, werden aber im Einzelfall durch ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan dennoch ermöglicht. Entsprechende Abstandsflächenverkürzungen an drei Stellen im Plangebiet sind städtebaulich zu begründen und erfordern eine Berücksichtigung der Belange des Abstandsflächenrechts in der Abwägung.

Die Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen (Überschreitungen der Straßenmitten und gegenseitige Abstandsflächenüberdeckungen) führen, wie im Folgenden für die einzelnen Bereiche dargelegt, nicht zu einer Verletzung der Schutzziele des Abstandsflächenrechts.

*(a) MI 1 und WA 1*

Für die nördlichen Außenwände im Mischgebietsteil MI 1 und im Wohngebietsteil WA 1 ermöglicht der Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baulinien in Verbindung mit den Festsetzungen zu den höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen eine Unterschreitung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen gegenüber der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“. Durch diese ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 8 BauO Bln kann eine Bebauung realisiert werden, deren bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche um bis zu 3,9 m über die Mitte der Verkehrsfläche hinausgreift. Da nördlich dieser Verkehrsfläche eine öffentliche Grünfläche unmittelbar angrenzt, werden durch diese Überschreitung öffentliche oder private Belange nicht beeinträchtigt.

*(b) WA 2*

Für die östlichen Außenwände im Wohngebietsteil WA 2 zeigt der Abstandsflächenplan mögliche Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen gegenüber der angrenzenden Planstraße 1.2, sofern die Festsetzungen des Bebauungsplans voll ausgeschöpft, d.h. bis an die festgesetzte Baugrenze in der maximal zulässigen Höhe herangebaut wird. Unter diesen Voraussetzungen greift die bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche um bis zu 1,1 m über die Mitte der Verkehrsfläche hinaus.

Abstandsflächenüberdeckungen werden durch eine gegenüberliegend entsprechend zurückgesetzte Bebauung aber ausgeschlossen. Da somit weiterhin nicht überbaubare Flächen in einer den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Abstandsfläche entsprechenden Tiefe planungsrechtlich gesichert werden, sind die öffentlichen und privaten Belange gewahrt und die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung, Belüftung, Besonnung und Sicherung ausreichender Sozialabstände im Interesse des Wohnfriedens), die im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan abzuwägen sind, nicht eingeschränkt.

(c) MI 4

Die enge Baukörperausweisung für das denkmalgeschützte Bestandsgebäude bzw. die erweiterte Baukörperausweisung für den südlich davon ermöglichten Neubau stellen eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 8 der Bauordnung für Berlin dar und gestatten daher eine Unterschreitung der ansonsten bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen. Demnach darf in diesen Bereichen an die festgesetzten Baugrenzen bis zur höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. bis zur festgesetzten Oberkante mit Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung für Berlin herangebaut werden.

Aufgrund der planungsrechtlich zulässigen Bebauung ergibt sich auf einer Teilfläche von 17,6 m<sup>2</sup> eine gegenseitige Abstandsflächenüberdeckung mit dem eingeschossigen Anbau des Kornversuchsspeichers, zu einer Überlagerung mit den Abstandsflächen des Hauptbaukörpers kommt es dagegen nicht. Weil der eingeschossige Anbau in Richtung Süden keine Fassadenöffnungen aufweist, ergeben sich für die dort vorgesehenen Nutzungen keine Beeinträchtigungen der Belichtung und Besonnung; die Nordfassade des geplanten Neubaus ist aufgrund ihrer Ausrichtung zu den Himmelsrichtungen keinen zusätzlichen Verschattungen durch das angrenzende Gebäude ausgesetzt.

Durch den verbleibenden Abstand zwischen dem geplanten bis zu sechsgeschossigen Neubau und dem Hauptbaukörper des ehemaligen Kornspeichers von rund 20 m werden die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung, Belüftung, Besonnung und Sicherung ausreichender Sozialabstände im Interesse des Wohnfriedens), die im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan abzuwägen sind, nicht beeinträchtigt. Durch den 20 m-Abstand und die deutlich versetzte Anordnung des Neubaus wird außerdem eine denkmalverträgliche Freistellung und Betonung des Denkmals erreicht und zugleich eine günstigere Belichtung der Giebelseiten ermöglicht.

(d) MI 5.1 und MI 5.2

Für die Bebauung in den Mischgebietsteilen MI 5.1 und MI 5.2 ermöglicht der Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baulinien in Verbindung mit den Festsetzungen zu den höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen an einer Stelle eine Unterschreitung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen. Zwischen dem künftigen bis zu elfgeschossigen Gebäude im MI 5.1 und der östlich angrenzenden bis zu sechsgeschossigen Bebauung im MI 5.2 verbleibt ein Abstand von 9,5 m, während die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Tiefe der Abstandsflächen bei vollständiger Ausschöpfung der mit den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Gebäudehöhen insgesamt 25,4 m Abstand erfordern würden. Die ermöglichte Gebäudehöhe des Hochhauses von 42 m bedingt hierbei eine Abstandsfläche von 16,8 m und die bis zu 21,5 m hohe sechsgeschossige Bebauung erfordert eine Abstandsflächentiefe von 8,6 m. Dadurch kommt es nicht nur zu einer gegenseitigen Überschneidung der Abstandsflächen, sondern die Abstandsfläche des geplanten Hochhauses fällt in einer Tiefe von 7,3 m auf das angrenzende Gebäude.

Das städtebauliche Erfordernis der Unterschreitung der Abstandsflächen ergibt sich an dieser Stelle im Plangebiet vor allem aus dem stadtgestalterisch begründeten Ziel, einerseits eine eindeutige räumliche Fassung der Platzfläche sowie eine Minimierung der Lärmbelastungen im Blockinnenbereich des MI 5.1 zu erreichen und andererseits noch wesentlich höhere bauliche Dichten in diesem Mischgebietsteil zu vermeiden. Insofern stellt die gewählte Gebäudeanordnung eine Kompromisslösung zwischen einer größeren Gebäudelücke und einer durchgehenden Bebauung gegenüber dem Fußgängerbereich dar. Deshalb wird die im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens entwickelte Gebäudeanordnung trotz Abstandsflächenunterschreitung weiterverfolgt; im Bebauungsplan wird aber durch die Aufweitung der ansonsten einheitlich 50 m tiefen Mischgebietsfestsetzung entlang der Heidestraße auf hier knapp 80 m und die nur ausnahmsweise Zulässigkeit von Wohnungen in den von Abstandsflächenunterschreitungen betroffenen Fassadenabschnitten (vgl. auch III.3.1.2) auf die Abstandsflächenproblematik reagiert. Durch die Mischgebietsfestsetzung wird gegenüber einer Festsetzung als allgemeines Wohngebiet ein breiteres Spektrum an

Nutzungsmöglichkeiten eröffnet; die nur ausnahmsweise Zulässigkeit von Wohnungen ermöglicht es, im Einzelfall zu prüfen, ob die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Die ermöglichte Unterschreitung der Abstandsflächen wurde im Hinblick auf die durch § 6 BauO Bln geschützten Rechtsgüter (Brandschutz, Ein- und Aussicht, Sozialabstand im Sinne des Wohnfriedens sowie Belichtung, Besonnung und Belüftung) wie folgt geprüft und in die Abwägung mit den oben genannten städtebaulichen Zielen der Planung eingestellt:

#### *Brandschutz*

Die Belange des Brandschutzes werden durch die Unterschreitung der Abstandsflächen nicht beeinträchtigt. Der erforderliche Brandschutzabstand von 5 m wird mit 9,5 m deutlich überschritten.

#### *Sozialabstand im Sinne des Wohnfriedens*

Die Gewährleistung des Wohnfriedens umfasst den Schutz vor menschlichen Lebensäußerungen aller Art, die bei zu großer Nähe von Gebäuden mit Fensteröffnungen auf das Nachbargebäude herüber dringen und störend wirken können. Dabei handelt es sich um einen Schutzbelang, der nicht in Abhängigkeit von der Gebäudehöhe eines Vorhabens und seiner Nachbargebäude steht, sondern allein von der absoluten Entfernung zwischen den Gebäuden bzw. zwischen den jeweiligen Fenstern abhängt, so dass bei höheren Gebäuden regelmäßig nicht die gesamte Tiefe der Abstandsfläche erforderlich ist, um den entsprechenden Sozialabstand im Sinne des Wohnfriedens zu gewährleisten. Wie sich § 6 Abs. 5 S. 1 BauO Bln entnehmen lässt, beträgt der Mindestgrenzabstand bei niedrigen Gebäuden mindestens 3 m. Zwischen zwei gegenüberliegenden Gebäuden ergibt sich damit ein Mindestabstand von 6 m, der nach Auffassung des Gesetzgebers als absoluter Abstand zwischen zwei Gebäuden grundsätzlich ausreicht, den Sozialabstand zu gewährleisten. Da der Abstand zwischen den Gebäuden im MI 5.1 und im MI 5.2 9,5 m beträgt, wird dieser Mindestabstand eingehalten.

Da auch die Möglichkeit zur Einsicht in gegenüberliegende Gebäude unabhängig von der Gebäudehöhe ist, kann diesbezüglich ebenfalls nicht die gesamte Tiefe einer Abstandsfläche als nachbarschützend bewertet werden. Die Ausführungen zum Sozialabstand im Sinne des Wohnfriedens gelten entsprechend.

Aspekte des Sozialabstands im Sinne des Wohnfriedens können im vorliegenden Fall bei der Grundrissanordnung und bei der Bauausführung berücksichtigt werden. So sollten Wohnungsgrundrisse vermieden werden, deren Wohnräume und Außenwohnbereiche eine Hauptausrichtung zu den von Abstandsflächenverkürzung betroffenen Außenwänden aufweisen, sofern nicht sichergestellt ist, dass im entsprechenden Fassadenabschnitt des gegenüberliegenden Gebäudes keine Fenster von Aufenthaltsräumen angeordnet werden. Die Möglichkeiten zur Einsicht in das gegenüberliegende Gebäude können z.B. durch die Verwendung von lichtdurchlässigen aber nicht durchsichtigen Materialien oder Sichtschutzelementen reduziert werden.

Diese Maßnahmen sind mangels Rechtsgrundlage nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, können aber bei der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Errichtung von Wohnungen eingefordert werden.

#### *Belichtung, Besonnung und Belüftung*

Vor allem eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung ist für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse maßgeblich. Deshalb sind die durch den Bebauungsplan hier aufgeworfenen Verschattungsprobleme in einer Studie (Spath + Nagel, September 2014) geprüft worden.

Die Untersuchung des Schattenwurfes erfolgte für die Beurteilungstage 17. Januar und 21. März, da diese Tage nach der Rechtsprechung und der DIN 5034-1 in der Fassung von Juni 2011 die relevanten Beurteilungstage darstellen.

Nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ besteht die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohnungen darin, dass ein Fenster eines Wohnraumes jeder Wohnung am

17. Januar in Brüstungshöhe in seiner Mitte wenigstens eine Stunde besonnt sein soll. Für Arbeitsräume formuliert die DIN keine diesbezüglichen Anforderungen. Zum Zeitpunkt der Tag- und Nachtgleiche wird für Wohnungen eine mögliche Besonnungsdauer von mindestens vier Stunden empfohlen.

In der Entscheidung des OVG Berlin zum Bauvorhaben „Am Zirkus“ (Beschluss vom 27. Oktober 2004) wird eine direkte Besonnung von Innenräumen zu den Daten der Tag- und Nachtgleiche (20. März und 22. September) für einen Zeitraum von mindestens zwei Stunden als für die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einem zentralen Innenstadtbereich jedenfalls für ausreichend erachtet.

Der simulierte Schattenwurf der durch den Bebauungsplan ermöglichten Bebauung zeigt, dass die nach Nordosten ausgerichtete Fassade des Hochhauses im MI 5.1 im Winter unabhängig von der Verschattung angrenzender Gebäude fast gar nicht besonnt wird und zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche in den unteren Geschossen (1. – 4. Vollgeschoss) durch den Schattenwurf der angrenzenden Bebauung im MI 5.2 allenfalls eine kurzfristige Besonnung (< 1h) stattfindet. Wohnungen, die zusätzlich über Außenwandflächen in Richtung Südwesten verfügen, sind jedoch von dort aus am Stichtag der Tag-/Nachtgleiche in allen Geschossen für mindestens zwei Stunden – meist deutlich länger – besonnt.

Die westliche Fassade der geplanten Bebauung im MI 5.2 wird im Winter nur im 4. bis 6. Vollgeschoss mindestens eine Stunde lang besonnt. Die ganztägige Verschattung der unteren Vollgeschosse wird jedoch nicht durch das geplante Hochhaus im MI 5.1, sondern durch die südlich gelegene Bebauung an der Heidestraße und an der Planstraße 2.1 verursacht. Der Schattenwurf des Hochhauses wird erst ab ca. 12.30 Uhr für die oberen Geschosse der benannten Fassade relevant.

Zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche wird der von Abstandsflächenverkürzung betroffene Fassadenabschnitt im MI 5.2 von etwa 12.00 bis 13.00 vollflächig besonnt, danach wird die Fassade zunehmend vom Schattenwurf des Hochhauses erfasst. Die Verschattung beginnt im unmittelbaren Eckbereich zum Platz (Fußgängerbereich) und führt bis 14.00 Uhr dazu, dass die Fassade in einer Tiefe von etwa 10 m ab der Gebäudeecke über alle Geschosse hinweg verschattet wird. Da grundsätzlich ein besonnener Aufenthaltsraum in einer Wohnung ausreicht, um die Anforderungen an eine ausreichende Besonnung zu erfüllen, können gesunde Wohnverhältnisse auch unter den benannten Rahmenbedingungen gewährleistet werden, dies setzt aber eine geeignete Grundrissgestaltung voraus. So können Wohnungen, die entweder eine zusätzliche Ausrichtung zum Blockinnenbereich erhalten oder sich entlang der zum MI 5.1 ausgerichteten Westfassade auf deutlich mehr als 10 m Länge (ab Gebäudeecke Stadtplatz) erstrecken, zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche auch in den unteren Geschossen mindestens zwei Stunden lang besonnt werden. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, Wohnungen zu errichten, die sich über mehrere Geschosse erstrecken.

#### *Fazit*

Die Verkürzung der Abstandsflächen im MI 5.1/MI 5.2 wird in Abwägung aller Belange und unter Berücksichtigung der Umstände als vertretbar hingenommen, da die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse mit den getroffenen Bebauungsplanfestsetzungen trotzdem gewährleistet werden. Durch die Anwendung des § 6 Abs. 8 BauO Bln ist kein städtebaulicher Missstand zu befürchten.

Die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (Brandschutz, Ein- und Aussicht, Sozialabstand im Sinne des Wohnfriedens sowie Belichtung, Besonnung und Belüftung) sind gewahrt. Im Hinblick auf Teilaspekte setzt dies jedoch besondere Grundriss- und Fensteranordnungen von Wohnungen voraus. Mit der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen steht diesbezüglich ein geeignetes Steuerungsinstrument zur Verfügung.

Nicht zuletzt bestehen aufgrund der Festsetzung als Mischgebiet ausreichende andere Nutzungsmöglichkeiten, sowohl für Räume, die nach der Bauordnung für Berlin auch ganz ohne Fenster zulässig wären, als auch für Räume an die keine Anforderungen an die Besonnung zu stellen sind. Eine ausreichende Tagesbelichtung und Belüftung werden durch den Gebäudeabstand von 9,5 m gewährleistet.

Eine weitere Abstandsflächenverkürzung ermöglicht der Bebauungsplan durch ausdrückliche Festsetzung gegenüber der südlich angrenzenden Planstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-92 VE. Für das siebengeschossige Gebäude entlang der Heidestraße ergibt sich aufgrund der planungsrechtlichen Festsetzungen eine Bebauung, deren bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche um bis zu 1,4 m über die Mitte der Verkehrsfläche hinausgreift und sich auf einer Fläche von 24,3 m<sup>2</sup> mit der Abstandsfläche der südlich im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE planungsrechtlich ermöglichten ebenfalls siebengeschossigen Bebauung überlagert. Durch eine Verschattungsuntersuchung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE wurde nachgewiesen, dass die im MI 5.1 ermöglichte Bebauung weiterhin (auch von Süden her) eine nach DIN 5034-1 für Wohnungen ausreichende Besonnung von mehr als einer Stunde am 17. Januar erhält. Zum Zeitpunkt der Tag- und Nachtgleiche beträgt die Besonnungsdauer in den unteren Geschossen (I. – III. Vollgeschoss) mindestens zwei Stunden und in den oberen Geschossen (IV. – VII: Vollgeschoss) mindestens 4 Stunden. Für die südlich angrenzende Bebauung ergibt sich durch die geplanten Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplan 1-62b keine Verschlechterung der Besonnungssituation, weil die betroffenen Fassaden sowohl am Stichtag 17. Januar als auch zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche ohnehin nicht besonnt werden. Die weiteren Schutzziele des Abstandsflächenrechts wie Brandschutz und Sicherung ausreichender Sozialabstände im Interesse des Wohnfriedens, werden durch den insgesamt 19 m betragenden Abstand zwischen den Gebäuden nicht beeinträchtigt.

(e) *MI 6*

Der Abstandsflächenplan zeigt im Mischgebietsteil MI 6 an zwei Stellen mögliche Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen auf, sofern die Festsetzungen des Bebauungsplans voll ausgeschöpft, d.h. bis an die jeweilige Baugrenze in der maximal zulässigen Höhe herangebaut würde. Weil der Bebauungsplan mit der gewählten Bauflächenausweisung für das nordwestliche Baufeld entlang der Heidestraße keine ausdrücklichen Festsetzungen vorsieht, sind in diesem Teil des Mischgebiets MI 6 die Abstandsflächenvorschriften der BauO Bln zu beachten.

Für das nordöstliche Baufeld wird über eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne des § 6 Abs. 8 BauO Berlin eine geringfügige Abstandsflächenverkürzung ermöglicht. Dies betrifft die Abstandsflächentiefe der westlichen Außenwand, die sich nach den bauordnungsrechtlichen Anforderungen um bis zu 0,4 m auf ein (künftiges) Nachbargrundstück erstrecken und sich abschnittsweise mit den Abstandsflächen des dortigen Baukörpers überdecken würde. Durch den verbleibenden sich nach Süden aufweitenden Abstand zwischen beiden Neubebauungen von rund 17 bis 20 m werden die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung, Belüftung, Besonnung und Sicherung ausreichender Sozialabstände im Interesse des Wohnfriedens), die im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan abzuwägen sind, nicht beeinträchtigt.

Für die Neubebauung unmittelbar nördlich des Hamburger Bahnhofs greift die bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche über die Mitte der angrenzenden Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Uferweg“ hinaus. Da östlich dieser Verkehrsfläche die Wasserfläche des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals unmittelbar angrenzt, und sich Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 2 BauO Bln auch auf Wasserflächen erstrecken dürfen, werden durch diese Überschreitung öffentliche oder private Belange nicht beeinträchtigt; für das Bauvorhaben wurde bereits eine Baugenehmigung nach § 34 BauGB erteilt.

(f) *Fläche für Gemeinbedarf und Sondergebiet „Kunst und Kultur“*

Die engen Baukörperausweisungen in diesen Bereichen stellen eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 8 der Bauordnung für Berlin dar und ermöglichen daher eine Unterschreitung der ansonsten bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen. Demnach darf in diesen Bereichen an die festgesetzten Baugrenzen bis zur höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. bis zur festgesetzten Oberkante mit

Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung für Berlin herangebaut werden.

Auf der Fläche für Gemeinbedarf „Justiz“ wird der Bestandssituation entsprechend, auf der Nordseite und der Ostseite ein Heranbauen unmittelbar bzw. fast unmittelbar an die Grundstücksgrenzen ermöglicht. Gegenüber der östlichen Grundstücksgrenze sind diese Abstandsflächenunterschreitungen insofern unbedenklich, als angrenzend eine nicht überbaubare private Verkehrsfläche festgesetzt wird, so dass es zu keiner Überschneidung der sonst erforderlichen Abstandsflächen kommt. Damit bleiben die öffentlichen und privaten Belange gewahrt und es ergeben sich keine Beeinträchtigungen der durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter.

Nach Norden ergeben sich dagegen Überlagerungen mit der Abstandsfläche des dort geplanten Hochhauses (s. Abwägung nachfolgend). Der verbleibende 23,8 m betragende Abstand zwischen den Gebäuden sichert jedoch eine ausreichende Belichtung und Belüftung von Arbeitsräumen. Die Besonnung der von Abstandsflächenunterschreitungen betroffenen Fassade des Sozialgerichtes ist aufgrund ihrer Orientierung nach Nordwesten ohnehin sehr gering; im Rahmen einer Verschattungsstudie für das Bauvorhaben im MK 2.1 wurde nachgewiesen, dass der geplante Neubau keine Verschattungswirkung auf das Justizgebäude hat.

Weiterhin wird durch enge Baukörperfestsetzung für den ermöglichten Erweiterungsbau eine Unterschreitung von sonst erforderlichen Abstandsflächen auf der Westseite des Hamburger Bahnhofs gegenüber der Grundstücksgrenze ermöglicht bzw. ergibt sich weiter südlich durch das denkmalgeschützte Bestandsgebäude. Da auch hier nicht überbaubare Flächen in einer den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Abstandsfläche entsprechenden Tiefe planungsrechtlich gesichert werden und sich beide betroffenen Grundstücke in gleichem Eigentum befinden, sind die öffentlichen und privaten Belange gewahrt und die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (hier vor allem Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung und Belüftung), die im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan abzuwägen sind, nicht beeinträchtigt.

*(g) Kerngebiet MK 1 und MK 2*

Im Kerngebietsteil MK 2.1 ermöglicht der Bebauungsplan durch ausdrückliche Festsetzung eine bis zu dreizehngeschossige Bebauung, deren sonst erforderliche Abstandsfläche in Richtung Westen deutlich über die Mitte der Heidestraße hinausgreift und sich mit der Abstandsfläche der nach den Festsetzungen des Bebauungsplans II-201c zulässigen Bebauung auf der Westseite der Heidestraße überschneidet. In Richtung Süden wird die bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche auf dem eigenen Grundstück zwar eingehalten, es ergibt sich jedoch eine Überlagerung mit der Abstandsfläche des dort unmittelbar an die Grundstücksgrenze heranreichenden Justizgebäudes (Gebäude des Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin).

Die städtebaulichen Gründe für die ermöglichten Abstandsflächenunterschreitungen ergeben sich aus dem Masterplan, der an dieser Stelle ausdrücklich die Errichtung eines Hochhauses in Korrespondenz zu drei weiteren Hochhausstandorten im Umfeld des Hauptbahnhofs vorsieht. Der „Masterplan Heidestraße“ wurde auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses in einem gemeinsam von Senat, Bezirk und Grundstückseigentümern getragenen Verfahren erarbeitet und vom Senat und vom Bezirk Mitte beschlossen. Er ist damit als „sonstige städtebauliche Planung“ im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer Verschattungsstudie wurde untersucht, welche Auswirkungen das geplante Bauvorhaben im MK 2.1/MK 2.2 (50Hertz Netzquartier) auf das Bürohochhaus der Firma Total und auf das Gebäude des Landesinstituts für gerichtliche Medizin hat und welche Verschattungswirkung diese Gebäude im Gegenzug auf den 50Hertz-Gebäudekomplex haben („50 Hertz Netzquartier – Besonnungsuntersuchung“, INROS LACKNER AG, Juli 2013). Die Untersuchung zeigt, dass sich durch die Neubebauung im Kerngebietsteil MK 2.1 zwar eine signifikante Verschattung des „Total-Hochhauses“ ergibt, die Mindestbesonnung nach DIN 5034-1 für den Stichtag 17. Januar aber weiterhin erreicht wird. Aufgrund der Festsetzungen im Bebauungsplan II-201c sind Wohnungen im „Total-Hochhaus“ ohnehin nur

ausnahmsweise zulässig. Weil die DIN 5034-1 für Arbeitsräume keine Anforderungen an die Besonnung formuliert, ist eine ausreichende Tagesbelichtung sicherzustellen, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Aufgrund der Ausrichtung zu den Himmelsrichtungen und der relativ großen Breite der Heidestraße ist dies der Fall.

Auf das Justizgebäude hat die künftige Bebauung im MK 2.1/MK 2.2 – nach Aussage der Gutachter - keine Verschattungswirkung. Umgekehrt ergibt sich durch das Justizgebäude und das „Total-Hochhaus“ zwar eine Verschattung der geplanten Bebauung im MK 2.1, diese ist jedoch auf die unteren Geschosse begrenzt (EG – 2.OG); eine ausreichende Tagesbelichtung für die Büroräume (Wohnungen sind hier nur ausnahmsweise zulässig) kann über einen hohen Fensterflächenanteil, der nicht Gegenstand der Festsetzung ist, sichergestellt werden; die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt.

### III.3.3.3 Beschränkung der Überbaubarkeit durch Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Oberirdische Stellplätze und Garagen werden auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO nur in beschränktem Umfang zugelassen. Im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet wird ihre Zulässigkeit auf die überbaubaren Grundstücksflächen beschränkt (textliche Festsetzung Nr. 4.1), was im allgemeinen Wohngebiet und in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1/MI 5.2, aufgrund der getroffenen engen Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche, einem Ausschluss nahe kommt. Dies ist aus städtebaulichen Gründen erforderlich, um öffentlich wirksame Grundstücksfreiflächen (z.B. Vorgärten) als unverbaute und von abgestellten Fahrzeugen freie Bereiche zu sichern und ihre hochwertige, vorrangig grüne geprägte Gestaltung zu sichern. In den Blockinnenbereichen ist die Beschränkung oberirdischer Stellplätze und Garagen vor allem erforderlich, um ausreichende Flächen für Kinderspiel- und Aufenthaltsbereiche sowie die nötige Wohnruhe zu gewährleisten. Die mit den Beschränkungen verbundenen Eingriffe in die private Baufreiheit sind gerechtfertigt, weil die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen in Tiefgaragen gewährleistet werden kann. Ergänzend können in begrenztem Umfang ebenerdige Stellplätze (z.B. für Besucher) in den angrenzenden internen Erschließungsstraßen angeordnet werden.

Im Mischgebiet MI 6 sind große Teile des Baugrundstücks als zentrale Freifläche und als Zugangs- und Zufahrtsbereiche von der Überbaubarkeit ausgenommen, öffentliche Verkehrsflächen sind in diesem Teil des Plangebietes nicht vorgesehen. Zur Unterbringung einzelner Kurzzeitparkplätze, z.B. für Behinderte oder Anlieferungen, ermöglicht die textliche Festsetzung Nr. 4.1 hier deshalb die ausnahmsweise Zulassungsfähigkeit oberirdischer Stellplätze auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen. Über den städtebaulichen Vertrag und das grundstücksübergreifende Freiraumkonzept wird ergänzend die maximale Anzahl der Stellplätze und ihre Verortung geregelt. Die Einhaltung dieser den Bebauungsplan ergänzenden Regelungen kann im Rahmen der Einzelfallprüfung und - genehmigung sichergestellt werden.

Im Sondergebiet „Kunst und Kultur“ sind ebenfalls bis zu zehn Stellplätze außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausnahmsweise zulassungsfähig. Die Regelung erfolgt im Zusammenhang mit der Zweckbestimmung des Sondergebietes gemäß § 11 Abs. 2 Satz 1 (vgl. II.3.1.4) Eine stadtbild- und denkmalunverträgliche Anordnung dieser Stellplätze, z.B. im Vorhof des Hamburger Bahnhofs, kann mit den Instrumenten des Denkmalrechts verhindert werden. Stellplätze für Museumsbesucher – vor allem solche für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer, die gemäß § 50 BauO Bln für öffentlich zugängliche Gebäude zu berücksichtigen sind – können weiterhin auf der angrenzenden privaten Verkehrsfläche untergebracht werden, die sich im gleichen Eigentum befindet wie der Museumsstandort.

### III.3.3.4 Bauweise

Im allgemeinen Wohngebiet, im Mischgebiet (mit Ausnahme der rückwärtigen Flächen im Mischgebietsteil MI 6) und im Kerngebiet wird durch zeichnerische Festsetzung die



geschlossene Bauweise gemäß § 22 Abs. 3 BauNVO festgesetzt. Damit wird bestimmt, dass die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten sind.

Mit der Festsetzung einer geschlossenen Bauweise wird eine innenstadttypische Blockrandbebauung angestrebt, bei der auch nach Aufteilung in kleinere Baugrundstücke keine schlecht nutzbaren und die Grundstücksausnutzung erschwerenden seitlichen Abstände verlangt werden.

Im Einwirkungsbereich der Lärmimmissionen durch die Heidestraße soll durch die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise außerdem erreicht werden, dass die an den Außenkanten der Baublöcke auftretenden Lärmbelastungen nicht in die Blockinnenbereiche hineinwirken.

### **III.3.4 Verkehrsflächen und Wegerechte**

Der Bebauungsplan setzt auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB öffentliche und private Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest. Damit werden die für die Verkehrserschließung erforderlichen Flächen gesichert.

Die Festsetzungen folgen dem städtebaulichen Konzept des Masterplans und unterscheiden zwischen allgemeinen Straßenverkehrsflächen, die allen Verkehrsarten gleichrangig zur Verfügung stehen sollen, und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, die in erster Linie für Fußgänger und Radfahrer, teilweise auch für einen begrenzten Anliegerverkehr zur Verfügung stehen. Ergänzt wird dieses Erschließungssystem durch einzelne Wegeverbindungen innerhalb der Baugebiete, deren allgemeine Zugänglichkeit über entsprechende Geh- und Radfahrrechte gesichert werden soll, die jedoch überwiegend weiterhin privaten Zwecken dienen können.

#### **III.3.4.1 Straßenverkehrsflächen**

Der Bebauungsplan setzt die künftigen Straßenverkehrsflächen fest und grenzt sie durch Straßenbegrenzungslinien gegenüber Bauflächen, Grünflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie privaten Verkehrsflächen ab. Die Heidestraße, die in ausgebautem Zustand die Haupteerschließungsfunktion für das Gebiet übernehmen wird, ist dabei nicht Teil des Plangebiets, sondern Gegenstand des durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am 13. März 2013 festgesetzten Bebauungsplans 1-63.

Im nördlichen Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans 1-62b wird eine neu anzulegende von der Heidestraße abgehende Straßenschleife als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Straßenbreite von 19 m bzw. – im uferparallelen Abschnitt – von 15 m ermöglicht neben einer für eine Anliegerstraße ausreichenden Fahrbahnbreite und großzügig bemessenen Gehwegen zu beiden Straßenseiten die Einordnung von öffentlichen Parkständen (je nach Straßenbreite ein- oder beidseitig) und Straßenbäumen. Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Festsetzung des Bebauungsplans (textliche Festsetzung Nr.9.3); sondern der Ausführungsplanung.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b grenzt im Westen unmittelbar an die im Bebauungsplan 1-63 festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche der Heidestraße, so dass eine Erschließung der angrenzenden Baufelder auch von dort erfolgen kann. Dies betrifft vor allem die Medienerschließung und die Zugänglichkeit der Gebäude für Fußgänger und Radfahrer, während die Fahrerschließung (Zufahrt Tiefgaragen) über die Planstraßen erfolgen soll. Der Geltungsbereich grenzt weiterhin an eine geplante öffentliche Straßenverkehrsfläche, die über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE planungsrechtlich gesichert wird und für die bereits eine Baugenehmigung vorliegt.

Um die Erschließungsmöglichkeit der angrenzenden Bauflächen zu verdeutlichen, wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 9.4 klargestellt, dass die dortige Geltungsbereichsgrenze zugleich Straßenbegrenzungslinie ist. Der entsprechende Abschnitt ist in der Planzeichnung durch die Kennzeichnung mit den Buchstaben C und D verortet.

### III.3.4.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Im Unterschied zu den Straßenverkehrsflächen werden diejenigen Verkehrsflächen, für die eine aufenthaltsbezogene Gestaltung und Nutzung und eine Beschränkung des Zugangs für Kraftfahrzeuge angestrebt wird, als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Im Hinblick auf die überwiegende künftige Nutzung wird dabei unterschieden zwischen dem Fußgängerbereich, zwei Fußgänger- und Radfahrbereichen und dem Uferweg entlang des Schifffahrkanals.

#### (a) *Fußgängerbereich (Stadtplatz)*

An zentraler Stelle innerhalb der künftigen Europacity soll zwischen Heidestraße und Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal eine großzügige Platzfläche mit direktem Wasserzugang geschaffen werden, die mit angrenzenden hochwertigen Wohn- und Büronutzungen, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie qualifizierten kleineren Einzelhandelsbetrieben den Quartiersmittelpunkt und Anziehungspunkt für Anwohner, Beschäftigte und Touristen bilden soll.

Der Bereich wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" festgesetzt. Damit begründet sich eine vorrangig aufenthaltsbezogene Gestaltung und Nutzung. Als attraktiver Aufenthaltsraum soll die Platzfläche nur eingeschränkt darüber hinausgehende verkehrliche Funktionen (z.B. Anlieferung, Müllentsorgung und Radverkehr in angepasster Geschwindigkeit) übernehmen. Die Festsetzung als Verkehrsfläche schließt auch eine Begrünung von Teilflächen nicht aus. Im Südosten der Platzfläche ist der Bau einer den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal überspannenden Brücke für Fußgänger und Radfahrer geplant. Teile der Platzfläche werden in diesem Bereich für die notwendige Anrampung in Anspruch genommen. Die Wegeverbindung in der Brückenebene wird durch Kreuzsignatur über der nachrichtlich übernommenen Wasserfläche des Kanals dargestellt; zusätzlich wird für den Straßenbaulastträger die Sicherung eines Geh- und Radfahrrechtes zugunsten der Allgemeinheit vorbereitet (s. III.3.4.3).

Teilflächen der festgesetzten Verkehrsfläche im heutigen Böschungsbereich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals unterliegen derzeit noch der Planfeststellung als Teil der Bundeswasserstraße. In Absprache mit dem Wasser- und Schiffahrtsamt Berlin (WSA) sind eine Aufgabe des derzeitigen Widmungszweckes und eine Einbeziehung in die Platzfläche geplant. Die Entbehrlichkeit der Flächen wurde durch die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung bestätigt.

Für diese bisher als Teile der Bundeswasserstraße gewidmeten Flächen trifft der Bebauungsplan die aufschiebend bedingte Festsetzung (Nr. 9.2), wonach die festgesetzte Nutzung hier bis zum Zeitpunkt der Aufgabe des Widmungszwecks unzulässig ist (s. III.3.1.6).

#### (b) *Fußgänger- und Radfahrbereiche*

Öffentliche Verkehrsflächen, die vorrangig übergeordnete Verbindungsfunktionen für den Fußgänger- und Radverkehr, daneben bei ausreichender Breite auch Aufenthaltsfunktionen, und nur in sehr eingeschränktem Umfang auch Funktionen für den Kfz-Verkehr wahrnehmen sollen, werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ festgesetzt. Sie sollen ein straßenunabhängiges grünteilgeprägtes Wegenetz sichern und können teilweise auch als Zufahrt für Feuerwehr-, Rettungs- und Müllfahrzeuge genutzt werden. Durch straßenbehördliche Anordnung kann im begründeten Einzelfall auch eine Befahrbarkeit für die unmittelbaren Anlieger ermöglicht werden; die Nutzung für den allgemeinen Kfz-Verkehr oder für den ruhenden Verkehr widerspricht dagegen der Zweckbestimmung.

Dies betrifft den Verbindungsweg zwischen Heidestraße und Kieler Brücke am Rand des Nordhafenparks sowie die - mit 20,0 m großzügig breite - Verbindung zwischen der Heidestraße und dem Kanalufer nördlich des Mischgebiets MI 6, über die auf längere Zeit noch die überörtliche Vernetzung zwischen den westlich des Plangebiets geplanten Grünflächen und dem Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals

hergestellt werden soll („Döberitzer Grünzug“). Ergänzend zur Verbindungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer soll der „Döberitzer Grünzug“ in eingeschränktem Umfang auch Erschließungsfunktionen für angrenzende Gebäude übernehmen. Eine entsprechende Befahrbarkeit durch die Anlieger ist u.a. für das wasserseitige Baufeld im Mischgebietsteil MI 6 südlich der Verkehrsfläche erforderlich, während die Erschließung der nördlich angrenzenden Bebauung ausschließlich über die im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE planungsrechtlich gesicherte ringförmige Erschließungsstraße (Planstraße 2.1 – 2.3) erfolgt.

Die Einteilung der Verkehrsflächen und ggf. die straßenverkehrsrechtliche Aufteilung der Fläche in einen Fußgängerbereich und einen separaten Radweg ist nicht Gegenstand der Festsetzung des Bebauungsplans (textliche Festsetzung Nr.9.3); sondern der Ausführungsplanung. Diese wird gegenwärtig erstellt und sieht für den sogenannten „Döberitzer Grünzug“ großzügig dimensioniertes Straßenbegleitgrün in Form von mittig angeordneten Pflanzinseln mit nördlich und südlich durchgehenden Pflasterflächen für die gemeinsame Verkehrsabwicklung vor. Der Verbindungsweg im Norden (entlang der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz) ist als einheitlich gepflasterte Fläche ebenfalls zur gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger- und Radfahrer konzipiert.

### (c) Uferweg

Der Uferstreifen entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals wird einschließlich der Anschlüsse an die Planstraßen gemäß § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Uferweg“ festgesetzt. Damit wird das Planungsziel verfolgt, eine durchgängige uferbegleitende Fuß- und Radwegeverbindung herzustellen, die - mit Ausnahme von Not- und Rettungsverkehr - keine weiteren verkehrlichen Funktionen übernehmen soll. Lediglich die Anlieferung des Museums für Gegenwart (Hamburger Bahnhof) soll wie bisher über den Uferweg erfolgen.

Der vorgesehene Uferweg erstreckt sich von der Invalidenstraße im Süden bis zur geplanten öffentlichen Grünfläche im Norden und soll sich dort innerhalb der Parkanlage fortsetzen. An zwei Stellen im WA 4 und im MI 4 muss die öffentliche Wegeverbindung dabei über private Grundstücksflächen geführt werden. Die allgemeine Begehbarkeit und Befahrbarkeit für Radfahrer muss in diesen Bereichen grundbuchrechtlich gesichert werden, der Bebauungsplan bereitet durch eine Belastung dieser Flächen die erforderlichen Geh- und Radfahrrechte vor (s. III.3.4.3 – Flächen G1 und G9).

Über die Kieler Brücke und zwei weitere geplante Brücken wird eine Verbindung zum Gebiet östlich des Kanals hergestellt. Zur Gestaltung des Uferwegs wurde ein landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt, derzeit wird die Ausführungsplanung erarbeitet.

Die Festsetzung als Verkehrsfläche schließt eine Begrünung derjenigen Teilflächen, die nicht für den Weg selbst oder für Anrampungen zu den geplanten Brücken über den Kanal benötigt werden, nicht aus.

Ergänzend zu den Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62b sollen angrenzende Böschungsbereiche des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals in die Gestaltung der Uferpromenade einbezogen werden. Da sich diese Flächen im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) befinden und als Teil der Bundeswasserstraße weiterhin der Planfeststellung unterliegen, soll die Umgestaltung dort im Einvernehmen mit dem WSA auf der Grundlage vertraglicher Regelungen erfolgen.

### III.3.4.3 Private Verkehrsfläche

Im Süden des Geltungsbereichs erfüllen die privaten Grundstücksflächen an der Invalidenstraße zwischen den Justizgebäuden und dem Museum für Gegenwart im ehemaligen Hamburger Bahnhof bereits heute Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Nutzungen. Neben ihrer Funktion als Stellplatz- und Andienungsfläche für den Hamburger Bahnhof wurden vor der großflächigen Beräumung auch die nördlich angrenzenden Gebäude und Freiflächennutzungen im Bereich des so genannten „Kunst-Campus“ hierüber erschlossen. Diese Funktion als Eingangs- und Zufahrtsbereich soll auch

im Zuge der geplanten Umgestaltung erhalten bleiben, ohne dass das Land Berlin beabsichtigt, die für Erschließungszwecke benötigten Flächen zu erwerben. Im Einvernehmen mit der Grundstückseigentümerin werden die betreffenden Flächen deshalb als private Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Das Verkehrsaufkommen wird durch die Festsetzung beschränkter Fahrrechte (s. III.3.4.4 b) begrenzt; Durchgangsverkehr ist auch aufgrund der geplanten baulichen Ausgestaltung nicht zu besorgen. Zur gestalterischen Einbindung der Stellplätze wird über die textliche Festsetzung Nr.7.4 ihre Gliederung durch Baumpflanzungen eingefordert (s. III.3.6.3); die Anzahl der Stellplätze wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 4.2 auf 50 begrenzt.

#### III.3.4.4 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB Flächen fest, die mit Geh-, Fahr- oder Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit oder eines eingeschränkten Nutzerkreises zu belasten sind und bereitet so die grundbuchliche Sicherung dieser Rechte vor. Damit wird die Grundlage geschaffen, die im Masterplan vorgesehenen Querungen von Baugebieten, die auch für die Öffentlichkeit nutzbar sein sollen, im Rahmen der Gebietsentwicklung umzusetzen.

##### *(a) Fuß- und Radwegeverbindungen im Mischgebiet MI 4 (G 1)*

Im Bereich des denkmalgeschützten früheren Kornversuchsspeichers verengt sich der für eine Wegeverbindung innerhalb des Plangebiets zur Verfügung stehende Uferstreifen östlich des Gebäudes auf 1,5 m. Weil diese Breite für die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern nicht ausreicht, muss das Gebäude auf seiner Westseite umgangen werden. Die Fläche mit der Bezeichnung G 1 dient der Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung in angemessener Breite zwischen den nördlich und südlich angrenzenden Abschnitten des Uferwegs. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 6.1 ist hier eine mindestens 3,0 m breite durchgehende Fläche mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Um der Entwurfsplanung für die Grundstücksfreiflächen nicht vorzugreifen, definiert der Bebauungsplan lediglich einen Korridor für die Begründung des Geh-, Radfahr- und Leitungsrechts; über die in der Planzeichnung mit den Buchstaben A1 und A2 bzw. A3 und A4 gekennzeichneten Punkte werden Anfangs- und Endpunkt der Wegeverbindung bestimmt.

##### *(b) Geh- und Fahrrechte im südlichen Teil des Geltungsbereichs (G 2 - G 6)*

Die private Verkehrsfläche an der Invalidenstraße, die bereits heute Erschließungsfunktionen übernimmt, soll auch langfristig als Zugangs- und Zufahrtsbereich für die nicht unmittelbar an der Heidestraße gelegenen Bauflächen im Mischgebietsteil MI 6 dienen.

Der Bebauungsplan sichert mit den textlichen Festsetzungen Nr. 6.3 - 6.5 über die Vorbereitung von Geh- und Radfahrrechten zugunsten der Allgemeinheit durchgehende Wegeverbindungen von der Invalidenstraße zu den Freiflächen im Blockinnenbereich und (über die Fläche G 4) zur Heidestraße. Ein mindestens 3,0 m breites Geh- und Fahrrecht soll neben der Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer auch der Kfz-Erschließung für die Anlieger dienen. Bei der durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eintragung der Geh- und Fahrrechte in das Grundbuch soll deshalb auf den Flächen G 3 und G 5 den Nutzern des Sondergebiets „Kunst und Kultur“ zur Andienung des Museumsstandortes sowie den Nutzern und Besuchern der nördlich angrenzenden Bauflächen im Mischgebiet MI 6 ein Fahrrecht eingeräumt werden. Museumsbesuchern soll vor allem auf der Fläche G 5 kein Fahrrecht eingeräumt werden, um nicht Parksuchverkehr in den Blockinnenbereich hineinzuziehen.

Weil die Anlieferung und Entsorgung des Sozialgerichts aufgrund der baulichen Struktur des Gebäudes auch weiterhin ausschließlich aus Richtung Osten (über den Innenhof) erfolgen kann, wird für die Nutzer der Fläche für Gemeinbedarf durch die Eintragung eines entsprechenden Fahrrechts auf der Fläche G3 die rückseitige Erschließung gesichert. Weitere Differenzierungen können auf den nachfolgenden Planungsebenen erfolgen, um die

Fahrrechte auf faktisch notwendige und nicht anders zu organisierende Verkehre sowie ggf. auch in zeitlicher Hinsicht zu beschränken. Hierzu sind ergänzende privatrechtliche, nachbarschaftliche Regelungen sinnvoll.

Die Geh- und Fahrrechte werden im südlichen Teil des Geltungsbereichs gebietsübergreifend festgesetzt und berücksichtigen bereits erfolgte und weitere mögliche Verkäufe von Grundstücksteilen. Dies ist möglich, weil eine mit den Grundstückseigentümern im Rahmen eines landschaftsplanerischen Wettbewerbs entwickelte Freiraumplanung für den Gesamtbereich vorliegt und sich die Grundstückseigentümer vertraglich verpflichtet haben, einer Umsetzung der Planung auf ihren Grundstücksflächen zuzustimmen. Die grundbuchrechtliche Sicherung der Fahrrechte erfolgt dann in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse differenziert und berücksichtigt, dass die Begünstigten nicht zur eigenen Nutzung belastet werden. Eine entsprechende Differenzierung auf der Ebene des Bebauungsplans ist dagegen ohne Kenntnis der künftigen Eigentumsverhältnisse nicht möglich.

Über die Fläche mit der Bezeichnung G 4 im Kerngebietsteil MK 2.2 soll eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Mischgebiet MI 6 und der Heidestraße (mit direkter Weiterführung über den Europaplatz zum Hauptbahnhof) gesichert werden. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 6.4 wird eine mindestens 3,0 m breite durchgehende Wegeverbindung von der Heidestraße bis zum Anschluss an die Geh- und Fahrrechtsfläche G 3 planungsrechtlich vorbereitet, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist. Zugleich kann die Fläche als ohnehin erforderlicher privater Erschließungsweg für die Bebauung im Kerngebietsteil MK 2 genutzt werden. Fahrverkehr soll in diesem Bereich nicht ermöglicht werden, um Belastungen durch Parksuchverkehr und Schleichverkehr zur Invalidenstraße zu verhindern.

Über die Fläche G 6 wird in Ost-West-Richtung (zwischen den Punkten G und H an der Heidestraße sowie S und T im Blockinnenbereich) eine Fuß- und Radwegeverbindung in Verlängerung der Döberitzer Straße gesichert und damit die sogenannte „Döberitzer Verbindung“ berücksichtigt. Diese ist Teil einer übergeordneten Grünverbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park und dem Panke-Grünzug und wird auch im Flächennutzungsplan als Grünzug (in symbolischer Breite) dargestellt. Die Weiterführung in Richtung Osten erfolgt innerhalb des Plangebietes über die 2,5 m breite Geh- und Radfahrrechtsfläche G 2, die zusammen mit einer angrenzenden Geh- und Radfahrrechtsfläche im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-93 VE die grundbuchliche Sicherung einer auch hier insgesamt 5,0 m breiten Wegeverbindung bis zum Uferweg und der dort geplanten Kanalbrücke vorbereitet.

Die Freiflächen im Zentrum des Mischgebiets MI 6 sollen aber zumindest auch für Fußgänger Verbindungsfunktionen in Nord-Süd-Richtung übernehmen und damit im Zusammenhang mit der angestrebten Etablierung dieses Bereichs als Kunst- und Kulturstandort (z.B. durch Ansiedlung von Galerien) eine öffentliche Erreichbarkeit und eine adäquate Frequentierung durch Fußgänger gewährleisten. Für Radfahrer ist die Nord-Süd-Wegeverbindung dagegen nur von untergeordneter Bedeutung, da sowohl westlich (Heidestraße) als auch östlich (Uferweg) in unmittelbarer Nähe Alternativrouten vorhanden sind, die besser an das übergeordnete Netz angebunden sind. In Abwägung mit dem erforderlichen Eingriff in die private Flächenverfügbarkeit ist deshalb hier nur die Einforderung einer 3 m breiten Wegeverbindung (zwischen den Strecken EF und QR) gerechtfertigt. Die Weiterführung einer durchgehend mindestens 3 m breiten Wegeverbindung nach Süden bis zur Invalidenstraße wird über die Flächen mit der Bezeichnung G 5 und G 3 (s.o.) sichergestellt.

Die Gehrechte können über die ohnehin für die innere Erschließung dieses Baugebiets erforderlichen Flächen gelegt werden und gleichzeitig als Zugang zu den hier geplanten gewerblichen und Wohnnutzungen dienen; sie stehen im Einklang mit dem vorliegenden grundstücksübergreifenden Freiraumkonzept.

#### *(c) Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (G 7 und G 8)*

Zur stadtstrukturellen Verknüpfung des Neuordnungsgebiets beiderseits der Heidestraße mit den Quartieren und Grünflächen östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals sieht der Masterplan auf Höhe der Kieler Straße und am Südrand des Invalidenfriedhofs zwei den

Kanal überspannende Brücken für Fußgänger und Radfahrer vor. Zur Umsetzung dieses Planungsziels bereitet der Bebauungsplan die Sicherung von Geh- und Radfahrrechten zugunsten der Allgemeinheit sowie eines Leitungsrechts zugunsten der zuständigen Unternehmensträger vor und kennzeichnet die für die Brücken in Aussicht genommenen Bereiche mit einer Brückensignatur. Die Brücken selbst können im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden, da es sich beim Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal um eine planfestgestellte Wasserstraße handelt.

Da die genaue Lage der Brücken noch nicht feststeht, definiert der Bebauungsplan mit den Flächen G 7 und G 8 jeweils einen Korridor für die Begründung des Geh-, Radfahr- und Leitungsrechts, innerhalb dessen die Brückenbauwerke zu realisieren sein werden. Um die Belange des Schiffsverkehrs zu berücksichtigen, wird festgesetzt, dass die Unterkanten der Brückenbauwerke eine Höhenlage von 35,6 m über NHN nicht unterschreiten dürfen.

Der für die nördliche Brücke zeichnerisch dargestellte Korridor ermöglicht vorerst mit einer Breite von 20 m unterschiedliche Lösungen für die Zugangsrampen und belässt den notwendigen Spielraum, um Konflikte mit dem Fernradweg Berlin-Kopenhagen und der Treppenanlage am östlichen Kanalufer zu minimieren. Die genaue Lage des Brückenbauwerks wird im Ergebnis eines Realisierungswettbewerbs bei der nachfolgenden Detailplanung geklärt. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 6.7 wird für das Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht (und damit für die Brücke selbst) innerhalb des festgesetzten Korridors eine Mindestbreite von 4,0 m und eine Höchstbreite von 6,0 m gefordert. Der Anschluss der Wegeverbindung über die Brücke nach Osten ist über die unmittelbar angrenzende Straßenverkehrsfläche der Kieler Straße gesichert. Der Korridor für die Begründung des Geh-, Radfahr- und Leitungsrechts bezieht auch Flächen im Böschungsbereich des Kanals mit ein, die derzeit noch als Bundeswasserstraße gewidmet sind, zukünftig aber Teil der öffentlichen Platzfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ werden sollen. Dies ist bei der Sicherung der Rechte zu berücksichtigen, um Doppelbelastungen zu vermeiden.

Der sich nach Südwesten aufweitende, mindestens 12 m breite Korridor für die südliche Brücke sieht einen Anschluss an eine Randfläche des Invalidenfriedhofs (ehemaliger Mauerstreifen) vor. Über das Wegesystem dieser öffentlichen Grünfläche wird ein Anschluss an den Fernradweg Berlin-Kopenhagen und eine Verbindung zur Scharnhorststraße hergestellt. Aufgrund der beengten Raumverhältnisse am östlichen Anlandungspunkt der Brücke wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 6.8 lediglich ein Gehrecht (mit ergänzendem Leitungsrecht) in einer Mindestbreite von 3,0 m für die Wegeverbindung eingefordert, d.h. Radverkehr soll hier nicht ermöglicht werden.

#### *(d) Geh- und Fahrrecht im allgemeinen Wohngebiet WA 4 (G 9)*

Südlich der öffentlichen Platzfläche ist abschnittsweise eine vollständige Realisierung des Uferwegs auf privaten Grundstücksflächen notwendig, um die Kontinuität des Uferwegs in diesem Bereich zu gewährleisten. Die angrenzenden Flächen im heutigen Böschungsbereich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals unterliegen derzeit noch der Planfeststellung als Teil der Bundeswasserstraße und stehen somit nicht kurzfristig für die Anlage einer Wegeverbindung zur Verfügung. Die Festsetzung von Geh- und Radfahrrechten (textliche Festsetzung Nr. 6.9) zugunsten der Allgemeinheit erfolgt im Einvernehmen mit der Grundstückseigentümerin. Die benannten Böschungsflächen sollen nach ihrer Entwidmung in die Gestaltung des Stadtplatzes einbezogen und Teil der geplanten Treppenanlage zum Kanal werden.

### **III.3.5 Öffentliche Grünflächen**

#### **III.3.5.1 Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz**

Der Bebauungsplan setzt südlich der Nordhafenbrücke gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB eine rund 6.000 m<sup>2</sup> große öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz“ und nördlich der künftigen Verkehrsfläche eine 400m<sup>2</sup> große Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ in Erweiterung der dort bestehenden Grünanlage fest. Damit soll ein wohnungsnahes Grün- und

Spielflächenangebot für die neuen Wohngebiete und ihre Bewohner geschaffen und eine Verbesserung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erreicht werden.

Der künftige Uferpark ist Teil einer wichtigen Freiraumachse entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und steht unter der Nordhafenbrücke hindurch in Verbindung mit der nördlich anschließenden vorhandenen Grünanlage am Ufer des Nordhafens, die geringfügig erweitert wird, überwiegend jedoch außerhalb des Geltungsbereichs liegt. Nach Süden setzt sich der Grünzug über den geplanten Uferweg bis zur Invalidenstraße und zum Humboldthafen fort. Über die Döberitzer Straße wird eine Verbindung zu den geplanten Grünflächen beiderseits der Bahnanlagen hergestellt.

Von der Festsetzung betroffen sind Flächen, die bisher gewerblich genutzt wurden bzw. brach liegen, teilweise mit dem geplanten Rückbau des Straßenknotens Heidestraße/Nordhafenbrücke frei werden. Die Inanspruchnahme der Straßenverkehrsfläche steht in Übereinstimmung mit dem Planungsziel, die Einmündung auf ein stadtverträgliches Maß zurückzubauen und entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63, der die planungsrechtliche Grundlage für den Straßenumbau schafft. Für diese bisher als Teile der Bundesstraße gewidmeten Verkehrsflächen trifft der Bebauungsplan die aufschiebend bedingte Festsetzung (Nr. 9.1), wonach die festgesetzte Nutzung hier bis zum Zeitpunkt der Aufgabe des Widmungszwecks unzulässig ist (s. III.3.1.6).

Das bestehende Regenrückhaltebecken innerhalb der künftigen Parkanlage, das der Entwässerung des westlich gelegenen Fernbahnviadukts sowie von Flächen des früheren Containerbahnhofs dient und aufgrund der Erforderlichkeit für Bahnbetriebszwecke gemäß § 18 AEG als eisenbahnrechtlich gewidmet gilt, wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Eine anderweitige Entwässerungslösung wird geprüft, in absehbarer Zeit sind aber keine Veränderungen zu erwarten. Erst langfristig kann die gut 900 m<sup>2</sup> große Fläche des Rückhaltebeckens ebenfalls für die Nutzung als öffentliche Grünfläche zur Verfügung stehen.

Innerhalb der neuen Parkanlage ermöglicht der Bebauungsplan einen Spielplatz, zu dessen Anordnung und Dimensionierung er aber keine Festsetzungen trifft, um der Entwurfsplanung nicht vorzugreifen. Nach derzeitigem Planungsstand sollen Spielflächen mit einer Nettospielfläche von knapp 3.000 m<sup>2</sup> entstehen.

Bei der Gestaltung der Parkanlage ist die Belastung durch Straßenverkehrslärm zu berücksichtigen, weil die künftige Lärmbelastung bei freier Schallausbreitung hier überall mehr als 60 dB(A), im Nahbereich der Hauptverkehrsstraßen sogar mehr als 70 dB(A) betragen wird. Um zumindest für Teilflächen der Parkanlage und insbesondere auf der geplanten Spielplatzfläche zumutbare Lärmpegel zu erreichen, wurden im Rahmen einer Schallschutzuntersuchung Möglichkeiten für partielle Lärmschutzmaßnahmen geprüft (vgl. Kap. III.3.7.1). Im Ergebnis wird die Errichtung von Lärmschutzwänden festgesetzt und dadurch sichergestellt, dass der Lärmpegel großflächig unter 62 dB(A) gesenkt und damit eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen ermöglicht werden kann.

### III.3.5.2 Versorgung mit Grün- und Spielflächen

Die öffentliche Parkanlage wird einen wesentlichen Beitrag zur Bedarfsdeckung mit wohnungsnahen Grünflächen für die künftigen Bewohner leisten. Ausgehend von langfristig bis zu 2.100 Bewohnern im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b ergibt sich diesbezüglich ein Flächenbedarf von 12.600 m<sup>2</sup> (6 m<sup>2</sup> je Einwohner). Zusammen mit der nördlich anschließenden vorhandenen rund 6.500 m<sup>2</sup> großen Grünfläche steht eine 12.900 m<sup>2</sup> große öffentliche Parkanlage im Bereich des Nordhafens zur Verfügung.

Darüber hinaus bieten der geplante Uferweg entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, die öffentliche Platzfläche sowie der breite Fußgänger- und Radfahrbereich im Zuge der Döberitzer Grünverbindung Aufenthalts- und Naherholungsqualitäten auf insgesamt knapp 2,5 ha, die in großen Teilen denen einer Grünfläche ähnlich sind. Der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen kann somit abgedeckt werden.

Der Bedarf an siedlungsnahen Grünflächen in einer Größenordnung von 14.700 m<sup>2</sup> (7m<sup>2</sup> je Einwohner) muss durch Anlagen außerhalb des Plangebiets abgedeckt werden; dies kann durch den ca. 1 km entfernten Fritz-Schloß-Park und den Volkspark Humboldthain in etwa 1,5 km Entfernung gewährleistet werden.

Innerhalb der neuen Parkanlage kann voraussichtlich auch der sich bebauungsplanübergreifend rechnerisch ergebende Bedarf an Kinderspielflächen für alle Neubauflächen östlich der Heidestraße (Geltungsbereich der Bebauungspläne 1-62b, 1-92VE und 1-93VE von 3.300 – 3.400 m<sup>2</sup> Nettospielefläche (1,0 m<sup>2</sup> nutzbare Spielplatzfläche je Einwohner) nahezu abgedeckt und eine wohnungsnahe Versorgung mit Spielmöglichkeiten erreicht werden. Die Errichtung der Spielflächen in dem benannten Umfang wird mit der Grundstückseigentümerin vertraglich geregelt.

### **III.3.6 Grünfestsetzungen**

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts, aus Gründen der Stadtbildgestaltung und zur Erhöhung der Wohn- und Nutzungsqualität sowie als ausgleichende Maßnahme für eine insgesamt hohe Bebauungsdichte werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke getroffen.

#### **III.3.6.1 Dachbegrünung**

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 7.1 sind mit Ausnahme einiger Sonderfälle alle Dachflächen im Plangebiet extensiv zu begrünen. Als extensive Dachbegrünung gilt eine naturnahe Bepflanzung der Dachflächen, die sich nach dem Anwachsen weitgehend selbst erhält. Die dabei verwendeten Pflanzen müssen weitgehend geschlossene und flächige Vegetationsbestände bilden und entsprechend anspruchslos sowie anpassungs- und regenerationsfähig sein, um unter den extremen Standortbedingungen auf dem Dach zu bestehen (wie z.B. Gräser und Moose). Eine Extensivbegrünung kann kostengünstig angelegt werden und erfordert nur geringen Pflegeaufwand.

Mit der geforderten Dachbegrünung können Beeinträchtigungen des Naturhaushalts begrenzt und eine Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen erreicht werden. Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch den zusätzlichen Dachaufbau verringert und einer Aufheizung der Dächer entgegengewirkt. Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet, teilweise zumindest zeitlich verzögert weitergegeben. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil-) Lebensraum von Vögeln. Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und – bei austauschschwachen Wetterlagen – anregend auf Ausgleichströmungen.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begrünung sind Baudenkmale (mögliche Beeinträchtigung des Denkmalcharakters) sowie Dachflächen, die höher als 40,0 m über Gehwegniveau bzw. 75,0 m über NHN liegen, weil hier die positiven Wirkungen der Begrünung nur eingeschränkt zum Tragen kommen. Die Verpflichtung zur Begrünung gilt außerdem nicht für technische Einrichtungen, Beleuchtungsflächen und Terrassen. Der Anteil dieser Flächen darf aber nicht mehr als 40% der jeweiligen Dachfläche betragen. Die Errichtung von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie schließt eine Dachbegrünung dagegen nicht grundsätzlich aus und wird deshalb mit den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht flächenmäßig beschränkt; bei entsprechender Pflanzenauswahl ist eine Begrünung auch auf den Flächen unterhalb der Solaranlagen möglich. Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind somit unter Berücksichtigung der textlichen Festsetzung Nr. 2.3 auf allen Dachflächen zulässig, wenn die darunter liegenden Dachflächen begrünt werden.

Die Dachbegrünung stellt auch eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO für die Nutzungsmaßüberschreitungen dar und trägt dazu bei, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden. Die Verpflichtung zur extensiven Begrünung der Dachflächen gilt unabhängig von der möglichen Dachform. Wählt ein Bauherr kein flach geneigtes Dach für sein Vorhaben, hat dies zur Folge, dass die Baukosten steigen, weil sich die Dachbegrünung bei steilen Dächern schwerer verwirklichen lässt.



### III.3.6.2 Pflanzbindung, Erdüberdeckung von Tiefgaragen

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts und aus stadtgestalterischen Gründen wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten und die Bepflanzungen zu erhalten sind (textliche Festsetzung Nr. 7.2). Darüber hinaus dient auch diese Festsetzung der Sicherung von Maßnahmen zum Ausgleich der durch den Bebauungsplan ermöglichten Nutzungsmaßüberschreitungen im Sinne von § 17 Abs. 2 BauNVO. Die Verpflichtung zur gärtnerischen Anlage der nicht überbaubaren Grundstücksflächen betrifft auch Tiefgaragen (-teile), die mit einer mindestens 80 cm betragenden Erdschicht zu überdecken sind. Die planungsrechtliche Sicherung einer Erdüberdeckung von mindestens 80 cm über der Oberkante von Tiefgaragen ermöglicht eine qualifizierte Begrünung dieser Flächen unter Einbeziehung von Sträuchern und kleinkronigen Bäumen und hilft diesen, auch regenarme Perioden zu überdauern. Der Erhalt der Bepflanzungen - gegebenenfalls durch Ersatzpflanzungen - wird ebenfalls verbindlich festgesetzt.

Um die Anlage von Wegen und Zufahrten, aber auch eine Überdeckung von Tiefgaragen(teilen) z.B. durch Terrassen oder Wege nicht auszuschließen, entfällt in diesen Fällen die Begrünungspflicht. Ebenfalls von der Begrünungspflicht ausgenommen werden Vorgartenbereiche, die der Anlage von Schankterrassen gastronomischer Betriebe dienen oder für Warenauslagen bzw. das Betrachten von Waren in Schaufenstern angrenzender Geschäfte benötigt werden.

### III.3.6.3 Baumpflanzungen

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts, aus Gründen der Stadtbildgestaltung und der Wohnqualität werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB im Wohngebiet, im Mischgebiet und im Kerngebiet Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 7.3). Neben der Bedeutung für die Biotopentwicklung und das Landschaftsbild wirken sich die Baumpflanzungen positiv auf den Wasserhaushalt und das Lokalklima aus. Diese Begrünungsverpflichtung ist zugleich eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO für die durch den Bebauungsplan ermöglichten Überschreitungen der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Maße der baulichen Dichte in den Baugebieten. Sie trägt dazu bei, dass diese Überschreitungen nicht zu einer Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet führen und dass nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Pflanzdichte von einem Laubbaum je 400 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche in den Wohngebieten und je 600 m<sup>2</sup> in den Mischgebieten und in den Kerngebieten berücksichtigt den mit dem Bebauungsplan ermöglichten baugebietsabhängigen Grad der Überbauung und Flächenversiegelung. Nutzungsbedingt stehen in den Kerngebieten und in den Mischgebieten weniger Pflanzflächen zur Verfügung, als in den Wohngebieten.

Um die positive Wirkung der Baumpflanzungen auf den Naturhaushalt und das Stadtbild langfristig zu verstärken, wird die Verwendung einer Mindestzahl von großkronigen Laubbäumen (z.B. Hainbuche (*Carpinus betulus*), Ulme (*Ulmus spec.*), Winter-Linde (*Tilia cordata*), Säuleneiche (*Quercus robur* 'Fastigiata')) bestimmt. Um Baumpflanzungen auch auf Tiefgaragendächern und bei beengten Raumverhältnissen zu ermöglichen, können für die nach der Festsetzung darüber hinaus erforderlichen Baumpflanzungen auch kleinkronige Baumarten wie Feld-Ahorn (*Acer campestre*), Weißdorn (*Crataegus monogyna*), Vogel-Kirsche (*Prunus avium*), Gemeine Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Wild-Birne (*Pyrus pyrastrer* agg.) und Wild-Apfel (*Malus sylvestris* agg) verwendet werden.

Die Festsetzung erfolgt auch unter Berücksichtigung notwendiger Ersatzpflanzungen für die Fällung von Bäumen, die nach Baumschutzverordnung geschützt sind. Um einen Anreiz zu bieten, vorhandene Bäume zu erhalten, sind sie auf die Zahl zu pflanzender Bäume anrechenbar.

Aus Gründen der Stadtbildgestaltung wird die Pflanzung weiterer Bäume auf der privaten Verkehrsfläche eingefordert, sofern hier in größerem Umfang Stellplätze errichtet werden. Die hier planungsrechtlich zulässigen Stellplatzflächen (bis zu 50 Stellplätze) sollen durch

Bäume gegliedert werden. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 7.4 ist dabei je fünf Stellplätze ein Baum zu pflanzen.

### **III.3.7 Festsetzungen zum Immissionsschutz**

#### **III.3.7.1 Lärmschutz**

Das Gebot der Konfliktbewältigung erfordert im Bebauungsplan eine Auseinandersetzung mit der zu erwartenden Lärmbelastung der künftigen Bebauung (siehe hierzu auch Kapitel II.2.2.1, II.2.4.2, III.3.1.1, III.3.1.2, III.3.1.3). Die Lösung planerisch zu bewältigender Lärmschutzkonflikte muss dabei grundsätzlich auf der Planungsebene erfolgen und darf nicht auf ein nachfolgendes Genehmigungsverfahren (z.B. Baugenehmigungsverfahren) verlagert werden.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b östlich der Heidestraße sind dabei vor allem Lärmemissionen durch den Kraftfahrzeugverkehr auf der Heidestraße, der Minna-Cauer-Straße und der Invalidenstraße sowie durch den Schienenverkehr der etwa 130 m westlich der Heidestraße verlaufenden Bahntrassen maßgeblich. Emissionen durch den Schiffsverkehr auf dem östlich gelegenen Kanal erreichen keine planungsrelevante Größenordnung.

Die zu erwartenden Lärmbelastungen wurden im Vergleich der berechneten Beurteilungspegel an den Fassaden mit den Orientierungswerten der DIN 18005 ermittelt (für allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, für Mischgebiete 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts und für Kerngebiete 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts).

#### *(a) Gutachterliche Grundlagen*

In einer ersten Untersuchung (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/Heidestraße, Abschlussbericht November 2011) wurde das künftige Verkehrsaufkommen auf der Heidestraße bis zum Jahr 2025 prognostiziert, das sich aus dem Durchgangsverkehr und dem zusätzlichen Verkehr, der aus der Gebietsentwicklung resultiert, zusammensetzt. Dabei wurden drei unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Heidestraße untersucht, die sich bezüglich der zu erwartenden Geräuschimmissionen im Bebauungsplangebiet aber nur im Bereich der künftigen Parkanlage geringfügig unterscheiden. Die Vorzugsvariante 3, die Grundlage für die weitere Straßenplanung im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 und die nachfolgenden Schallschutzuntersuchungen im vorliegenden Bebauungsplanverfahren war, sieht eine gleichmäßig auf die Seller- und die Fennstraße verteilte Verkehrsabwicklung vor.

#### Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 1-62b (2014)

Nicht zuletzt aufgrund neuer Prognosedaten für den ab 2025 zu erwartenden Zugverkehr auf den weiter westlich gelegenen Bahnstrecken und absehbaren Änderungen bei den Berechnungsgrundlagen zum Schienenverkehrslärm wurde eine erneute schalltechnische Untersuchung mit höherem Detaillierungsgrad durchgeführt. Den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans liegen die Ergebnisse dieses Gutachtens („Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte von Berlin“, ALB Akustik-Labor Berlin, Oktober 2014) zugrunde.

Dabei wurden der Stand der eingereichten Genehmigungsunterlagen für die geplante Erweiterung der Gütergleise (HUL-Wendeanlage) in Richtung Süden (mit den langfristig ermöglichten Zugbelegungen) beachtet und der bisher für die Besonderheiten des Schienenverkehrs zu berücksichtigende Abschlag von 5 dB (sog. Schienenbonus) gemäß der vorherigen Fassung der Richtlinie Schall 03 bei den Berechnungen für keines der untersuchten Gleise vergeben. Mögliche Lärminderungen durch Entwicklungen bei der Fahrzeugtechnik (Einbau von Scheibenbremsen bei Güterzügen, schärfere Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge) wurden nicht in die Berechnungen eingestellt. Die rechnerisch ermittelten Lärmpegel stellen dadurch mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Überschätzung der tatsächlich zu erwartenden Lärmbelastungen dar.

Unter den genannten Rahmenbedingungen werden die höchsten Beurteilungspegel an den Gebäudefassaden entlang der Heidestraße mit am Tag bis zu 73 dB(A) und in der Nacht bis zu 68 dB(A) erreicht. Das entspricht Überschreitungen des Orientierungswertes nach DIN 18005-1 für Mischgebiete um 13 dB am Tag und 18 dB in der Nacht. Damit werden dort auch die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin und die gerichtlich bestätigten Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten.

Auch die Gebäude entlang der von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden orientierungswertüberschreitenden Lärmbelastungen ausgesetzt sein, da hier die abschirmende Wirkung der Straßenrandbebauung der Heidestraße unterbrochen ist. Die höchsten prognostizierten Beurteilungspegel sind mit bis zu 70 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts in Straßenabschnitten zu verzeichnen, die weniger als 20 m von der Heidestraße entfernt liegen; aber auch die weiter von der Heidestraße entfernt liegenden Gebäudefassaden werden noch von Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte im Nachtzeitraum betroffen sein.

Der Lärmeintrag auch durch weiter entfernte Lärmquellen (Bahntrassen westlich der Heidestraße, die nach Norden über Geländeneiveau ansteigen, Straßenverbindung über die Nordhafenbrücke) und der gebietsinterne Quell- und Zielverkehr auf den Planstraßen führt im allgemeinen Wohngebiet auch im endgültigen Ausbauzustand der Europacity dazu, dass die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete vor allem im Nachtzeitraum großflächig überschritten werden. Die höchsten Beurteilungspegel werden dann mit maximal 61 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts an einzelnen der Nordhafenbrücke und der Planstraße 1.1 zugewandten Fassadenabschnitten im obersten Geschoss prognostiziert; dort werden damit die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) um bis zu 2 dB im Nachtzeitraum überschritten. In den übrigen Teilen des allgemeinen Wohngebietes liegen die Werte tagsüber meist deutlich unter der richterlich anerkannten Schwelle für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse von 60 dB(A). Nachts wird die Schwelle für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse von 50 dB(A), die dem Orientierungswert für Mischgebiete entspricht, auf etwa der Hälfte der Außenwandflächen im allgemeinen Wohngebiet eingehalten bzw. überschritten.

Für die Freiflächen in den Blockinnenbereichen ist die Eigenabschirmung der Gebäude im Mischgebiet und im allgemeinen Wohngebiet ausreichend wirksam, um die Orientierungswerte der DIN 18005-1 im Tages- und im Nachtzeitraum einzuhalten. Außenwohnbereiche wie Balkone, Loggien und Terrassen sind an keiner Fassade im allgemeinen Wohngebiet die Nutzbarkeit einschränkende Lärmbelastungen (Schwellenwert = 62 dB(A)) ausgesetzt, im Mischgebiet trifft dies zumindest auf alle Fassaden in den Blockinnenbereichen zu.

#### *Untersuchte Szenarien*

Als Grundlage für die Bebauungsplanfestsetzungen wurden verschiedene Szenarien untersucht, die sich hinsichtlich der zum Prognosezeitpunkt 2025 innerhalb und außerhalb des Plangebietes vorhandenen Bebauung unterscheiden. Ausgangspunkt der Festsetzungen bilden die durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauung innerhalb des Geltungsbereichs und der „worst-case“ Zustand im Hinblick auf die abschirmende Wirkung und die Reflexion durch angrenzende Bebauungen (d.h. geringe Abschirmung und starke Mehrfachreflexionen). Diese Rahmenbedingungen liegen dem Szenario 1 zugrunde.

Die isolierte Errichtung eines einzelnen in sich geschlossenen Baublocks führt nicht zu signifikant anderen Lärmbelastungen an den Blockaußenkanten, als für das vollständig fertig gestellte Baugebiet prognostiziert wird, weil der vermehrte freie Schalleintrag durch die fehlenden Mehrfachreflexionen nahezu ausgeglichen wird.

Dagegen muss im Rahmen der Bauleitplanung geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen auch bei einem noch nicht vollständig geschlossenen Baublock ein ausreichender Schallschutz sichergestellt werden kann. Dies ist nur dann der Fall, wenn mindestens eine u-förmige, zur Heidestraße hin sowie seitlich dazu geschlossene Bebauung im Zusammenhang realisiert wird, die dann eine ausreichende Eigenabschirmung gewährleistet. Eine Blockschließung gegenüber dem Kanal ist aufgrund des fehlenden Schalleintrags von dieser Seite aus Schallschutzgründen nicht erforderlich. Insofern soll eine

zeitlich gestaffelte Errichtung der Bebauung in den tieferen Baublöcken nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Um abschätzen zu können, welche schalltechnischen Auswirkungen eine vorgezogene Bebauung in den allgemeinen Wohngebieten hätte, wurde im Szenario 2 ein entsprechender Teilausbauzustand untersucht.

Im Rahmen der Abwägung einzelner Festsetzungen wird außerdem die Lärmbelastung im endgültigen Ausbauzustand der Europacity (Szenario 3) mit berücksichtigt. Bei geringfügigen Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte im worst-case-Szenario kann ggf. der Verzicht auf Schutzmaßnahmen im Rahmen der Abwägung durch Verweis auf die (günstigere) Lärmbelastung im Vollausbauzenario argumentativ gestützt werden.

#### *Aufschiebend bedingte Festsetzung*

Die Ergebnisse des Schallschutzgutachtens zeigen, dass eine vorgezogene Realisierung der geplanten Wohnbebauung in den allgemeinen Wohngebieten ohne Schutzauflagen nicht möglich ist. Um aufschiebend bedingte Festsetzungen zu vermeiden, wird in den tieferen Baublöcken (WA 1/MI 1, WA 3/MI 3 und WA 4/MI 5.1/MI 5.2) die zusammenhängende Realisierung einer gegenüber der Heidestraße zumindest u-förmig geschlossenen Blockrandbebauung in ausreichender Bauhöhe vertraglich geregelt und im Zusammenspiel mit entsprechenden Schutzauflagen für die vorübergehenden Blockaußenkanten zur Heidestraße (höhere Bauschalldämmung, Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen) die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt. Im Baugebietsteil WA 2 ist eine entsprechende Bauform nicht möglich und eine zur Lärmquelle hin offene Bebauung widerspricht dem Grundsatz einer lärmrobusten Bebauung. Als Alternative zu einer aufschiebend bedingten Festsetzung kommt hier nur die gemeinsame Errichtung des gesamten Baublocks oder die Errichtung einer gläsernen Schallschutzwand über die gesamte Breite und Höhe der Blocköffnung in Frage. Entsprechende Regelungen wurden in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

#### Ergänzende schalltechnische Untersuchung aufgrund neuer Berechnungsvorschriften (2015)

Aufgrund der zu Beginn des Jahres 2015 geänderten Berechnungsvorschriften zu Verkehrsgeräuschimmissionen der Schienenwege (Anlage 2 zur 16. BImSchV vom 18. Dezember 2014 – Schall 03 (2012)) wurde für das Plangebiet eine Neuberechnung zur Überprüfung der bisherigen Annahmen zur künftigen Lärmbelastung vorgenommen und in einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung („Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b im Bezirk Mitte von Berlin“, ALB Akustik-Labor Berlin, Juni 2015) überprüft, ob die im Bebauungsplan getroffenen Schallschutzfestsetzungen auch bei Anwendung der geänderten Rechenvorschrift weiterhin tragfähig sind.

Als Eingangsdaten der Berechnung waren neue – differenzierte – Zugverkehrsdaten der Deutschen Bahn erforderlich. Die entsprechenden Datensätze wurden von der Deutschen Bahn AG am 28. Januar 2015 für die Strecken 6106 (HuL-Gütergleise) sowie 6107, 6134 und 7368 (Regional- und Fernverkehr), am 26. Mai 2015 für die Strecken 6020 und 6170 (Stadtbahntrasse) und am 1. Juni 2015 für die Strecken 6017 und 6019 (S21) bereitgestellt. Sie berücksichtigen das aktuelle Betriebsprogramm Prognose 2025 hinsichtlich Streckenbelegung und zulässiger Höchstgeschwindigkeiten der relevanten Gleisanlagen.

Gegenüber der im Oktober 2014 von ALB durchgeführten schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan 1-62b (die weiterhin auf der Ende 2012 erfolgten Abfrage zum Betriebsprogramm 2025 der Deutschen Bahn basierte) ergaben sich vor allem bei den S-Bahnstrecken Änderungen: Während sich die prognostizierten Zugzahlen für die S-Bahnlinien S41/42) um etwa ein Drittel erhöht haben, ergeben sich für die neue S-Bahnlinie S21 Reduzierungen um rund ein Drittel. Grundlage der neuen Prognose sind konkrete Vereinbarungen zwischen dem Senat von Berlin und der Deutschen Bahn zum Umfang der S-Bahnzüge, die auf den benannten Strecken eingesetzt werden sollen.

Im Ergebnis der durchgeführten Neuberechnung ist festzustellen, dass die geänderten Rahmenbedingungen (neue Schall 03, veränderte Zugzahlen) nicht zu einer pauschalen Zu-

oder Abnahme der Beurteilungspegel führen. Geringfügige rechnerische Pegelzunahmen ergeben sich für einige wenige lärmabgewandte Fassaden im Süden des Plangebietes; die gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 werden hier jedoch weiterhin nicht überschritten.

In vielen anderen Bereichen kommt es hingegen zu leichten Verbesserungen der Schallbelastungssituation (Pegelabnahmen), die jedoch ohne Auswirkungen auf das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Schallschutzkonzept bleiben.

Die größten Unterschiede ergeben sich in den Blockinnenbereichen der Baublöcke nördlich des öffentlichen Platzes, d.h. an den gegen Verkehrslärm abgeschirmten Fassaden, die erst durch Beugung und Reflexion des Schalls durch Schienenverkehrslärm betroffen sind. Hier treten rechnerisch Verbesserungen von 2 bis 4 dB, an einzelnen Immissionspunkten sogar 5 dB, auf. Der bisher geforderte Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen, besonderer Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Belüftung und Schalldämmung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an Außenbauteilen ist deshalb im Blockinnenbereich in zusätzlichen Geschossen – aber nicht grundsätzlich – entbehrlich. Die textliche Festsetzung Nr. 5.4 wurde entsprechend angepasst.

Bezüglich der Anforderungen an den baulichen Schallschutz, an die lärmoptimierte Grundrissausrichtung, an den Lärmschutz von Außenwohnbereichen sowie an die Mindesthöhen von Gebäuden und Lärmschutzwände (in der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz) ergeben sich keine Änderungen.

#### *(b) Trennungsgrundsatz und aktiver Lärmschutz*

Grundsätzlich ist bei der planerischen Zuordnung der Baugebiete zunächst nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu prüfen, ob durch hinreichende Abstände zumutbare Lärmbelastungen gewährleistet werden können. Im vorliegenden Fall ist jedoch eine Einhaltung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Mischgebiete durch Abstandswahrung nirgendwo erreichbar. Im Übrigen widerspricht der Trennungsgrundsatz hier auch dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und dem Ziel des Vorrangs der Innenentwicklung. Es besteht vielmehr ein gewichtiges öffentliches Interesse, im Plangebiet eine Wohnnutzung entsprechend dem städtebaulichen Konzept zu ermöglichen, um der wachsenden Wohnungsnachfrage zu entsprechen, gut erschlossene Innenbereichsflächen lagegerecht zu nutzen und einen städtebaulichen Missstand zu beseitigen.

In einem zweiten Schritt war abwägend zu prüfen, inwieweit durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, dem grundsätzlich Vorrang gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen ist, und/oder Festsetzungen zur Bauweise und Baukörperanordnung die Lärmbelastungen gemindert werden können. Die im Bebauungsplan gewählte Nutzungsgliederung mit Misch- und Kerngebieten entlang der Hauptverkehrsstraße und Wohngebieten zur ruhigeren Wasserseite und die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen tragen im Sinne einer „lärmrobusten Stadtstruktur“ diesem Grundsatz Rechnung.

Im Immissionsgutachten wurde weiterhin eine Reihe von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes untersucht bzw. empfohlen, die jedoch nur teilweise in den Bebauungsplan Eingang finden können:

Die Empfehlung, in der Heidestraße eine lärmindernde Fahrbahndecke einzubauen, wird bei den derzeitigen Straßenbaumaßnahmen nicht berücksichtigt, weil u.a. im Hinblick auf den abzuwickelnden Baustellenverkehr eine hohe Belastbarkeit der Deckschicht erforderlich ist, die durch den jetzt ausgewählten Splittmastixasphalt besser gewährleistet werden kann. Zudem ist die rechnerische Berücksichtigung eines lärmindernden Fahrbahnbelags bei Schallschutzuntersuchungen zurzeit auf Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h beschränkt.

Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 oder 40 km/h kommt für die Heidestraße als Bundesstraße und Straße 1. Ordnung aus verkehrlichen Gründen voraussichtlich nicht in Frage. Eine signifikante Minderung der Lärmbelastung könnte jedoch bereits durch Anordnung von Tempo 30 in den Nachtstunden erreicht werden. Des Weiteren würde eine nächtliche Abschaltung der Lichtzeihanlagen an den Einmündungen der Planstraßen in

deren Nahbereich (bis zu 100 m Entfernung) eine Verringerung der rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel zwischen 1 und 3 dB bewirken. Für derartige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen fehlt es im Bebauungsplan jedoch an der Regelungskompetenz, da der bodenrechtliche Bezug fehlt.

Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg durch Lärmschutzanlagen zwischen Fahrbahn und Gebäuden können im angebauten Straßenraum weder gestalterisch noch funktional verträglich eingeordnet werden, u.a. wegen der notwendigen Gebiets- und Grundstückszufahrten und der Zerschneidungswirkung solcher Anlagen. Sie würden überdies in den oberen Geschossen kaum Wirkung zeigen. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden werden jedoch in der geplanten öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz im Norden des Plangebiets festgesetzt (s. Punkt (d)).

### (c) *Passiver Lärmschutz*

Da die in der konkreten Situation möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die Orientierungswerte der DIN 18005-1 einzuhalten, sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Dazu gehört der bauliche Schallschutz, der auf Grundlage der DIN 4109 so zu dimensionieren ist, dass die von der Raumnutzung abhängigen Innenraumpegel eingehalten werden. Ergänzend trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zur Berücksichtigung der Lärmbelastung bei der Grundrissgestaltung, zum Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen oder besonderen Fensterkonstruktionen bzw. baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung sowie zur Anordnung und Abschirmung von Außenwohnbereichen.

#### Lärmschutzanforderungen an die Außenbauteile von Gebäuden

Grundlegender Schutz von Innenräumen vor Lärm entsteht durch entsprechende Dämmungen der Außenbauteile von Gebäuden. Zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen der künftigen Bewohner und Nutzer durch Verkehrslärm sind derartige Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um angemessene Innenraumpegel sicherzustellen.

Die entsprechenden Anforderungen ergeben sich aus der DIN 4109, die ausgehend vom maßgeblichen Außenlärmpegel die erforderlichen Bauschalldämmmaße für verschiedene Raumnutzungen vorgibt. Die erforderlichen Schalldämmmaße gelten für Außenbauteile einschließlich der Türen, Fenster und sonstigen Fassadenöffnungen sowie für Dächer, die zur Aufnahme von Aufenthaltsräumen geeignet sind.

Im Schallpegelbereich VI gemäß DIN 4109 ist ein Schalldämmmaß für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 50 dB, im Schallpegelbereich V von 45 dB und im Schallpegelbereich IV von 40 dB erforderlich. Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Wohnheimen sowie Unterrichtsräume werden gemäß DIN 4109 hinsichtlich der Lärmschutzanforderungen den Aufenthaltsräumen in Wohnungen gleichgestellt. Für Büroräume und vergleichbare Nutzungen gelten um jeweils 5 dB niedrigere Werte. Die sich für Lärmpegelbereiche bis einschließlich III ergebenden Anforderungen an die Schalldämmung werden bereits durch andere verbindliche Regelungen, wie z.B. die Energieeinsparverordnung, deren Anwendung gesetzlich vorgeschrieben ist, von herkömmlichen Außenwandkonstruktionen eingehalten. Ausnahmen können sich bei sehr hohem Fensterflächenanteil ergeben.

Die Anforderungen der DIN 4109 gelten nach der Einführung als technische Baubestimmung i.V. mit der Berliner Lärmkarte (Sept. 2007) als rechtlich verbindlich durch den Bauherren einzuhaltende Mindestanforderung an den baulichen Schallschutz. Ihre Einhaltung muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, wenn der Bebauungsplan festsetzt, dass Vorkehrungen zum Schutz vor Außenlärm an Gebäuden zu treffen sind oder der sich aus amtlichen Lärmkarten oder Lärminderungsplänen nach § 47 BImSchG ergebende maßgebliche Außenlärmpegel bestimmte Werte überschreitet. Im Sinne der gebotenen Konfliktbewältigung trifft der Bebauungsplan 1-62b aufgrund der Lärmbelastung mit der Festlegung der spezifischen Anforderungen die "Weichenstellung" zum Schallschutz und stellt dadurch sicher, dass der Schallschutznachweis obligatorisch ist.

Zur Bestimmung der erforderlichen Schalldämmmaße der Außenbauteile wurden die im Lärmgutachten ermittelten Beurteilungspegel der Straßen- und Schienengeräusche überlagert und die daraus abgeleiteten maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 den

Lärmpegelbereichen von I bis VI zugeordnet. Weil die Realisierung der Neubebauung innerhalb der Europacity schrittweise - voraussichtlich in mehreren Bauabschnitten - erfolgt, gehen die Festsetzungen dabei jeweils vom „worst-case“ im Hinblick auf angrenzend mögliche Bebauungen aus. Eine langfristig zu erwartende Schallminderung durch eine abschirmende Bebauung entlang der Bahn (im Bebauungsplangebiet 1-62a) wurde bei der Festlegung der erforderlichen Schalldämm-Maße deshalb nicht berücksichtigt, während mögliche Mehrfachreflexionen durch angrenzende Gebäude (z.B. an der Heidestraße) mit bewertet wurden. So kann unabhängig von der baulichen Entwicklung im Umfeld von einer ausreichenden Berücksichtigung des Schallschutzes im Plangebiet ausgegangen werden.

Im Ergebnis werden im Bebauungsplan für fast alle Außenwände in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1, die nicht zum Blockinnenbereich orientiert sind, bauliche Schalldämm-Maße für die Außenbauteile festgesetzt; im Mischgebietsteil MI 6 betrifft dies Außenwände bis zu einer Entfernung von etwa 35 m zur Heidestraße, die nicht zu einer den nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Seite ausgerichtet sind. Bei der Planung der Gebäude sind die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Bauschalldämmung der Außenbauteile zu berücksichtigen.

Gemäß DIN 4109 wird bei der Einstufung in die Lärmpegelbereiche nur die Lärmbelastung im Tageszeitraum zugrunde gelegt; hohe nächtliche Lärmbelastungen, die im Extremfall den Beurteilungspegel im Tagzeitraum sogar überschreiten können, bleiben insofern unberücksichtigt. Von den Schallgutachtern wird deshalb – einem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt folgend – eine Erhöhung des Lärmpegelbereichs um eine Stufe empfohlen, sofern der Unterschied der Beurteilungspegel zwischen Tag und Nacht weniger als 5 dB beträgt. Im Plangebiet führt die Berücksichtigung der Differenz zwischen den Beurteilungspegeln tags und nachts im endgültigen Ausbauzustand lediglich an wenigen Immissionspunkten in einzelnen Geschossen der allgemeinen Wohngebiete WA 1 – WA 3 sowie im Mischgebietsteil MI 4 zu einer Höherstufung des Lärmpegelbereichs im Vergleich zur Berechnung nach DIN 4109. Die sich daraus ergebenden höheren Anforderungen an die Bauschalldämmung werden bei den Bebauungsplanfestsetzungen berücksichtigt.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.1 werden für einzelne Fassaden oder Fassadenabschnitte die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen bestimmt. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.2 werden die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen in allen Baugebieten bestimmt.

Die Festsetzung der erforderlichen Bauschalldämmung erfolgt für jeweils größere Fassadenabschnitte in generalisierter Form; in Teilabschnitten einzelner Geschosse können geringfügig höhere oder geringere Anforderungen rechnerisch ausreichend sein. Eine entsprechend weitergehende Präzisierung der Festsetzungen ist ohne genaue Kenntnis der geplanten Baukörper (z.B. der unterschiedlichen Geschosshöhen von Wohn- und Bürogebäuden) jedoch nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da in der Baupraxis ohnehin eine derart kleinteilige Differenzierung in der Ausführung von Außenbauteilen unüblich ist.

Im Einzelnen ergeben sich für die einzelnen Straßenabschnitte folgende Lärmpegelbereiche und daraus resultierende Mindestanforderungen an die Schalldämm-Maße der Außenbauteile:

Die der Heidestraße zugewandten Fassaden sind überwiegend dem Lärmpegelbereich V zuzuordnen und erfordern resultierende bewertete Schalldämm-Maße von 45 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen. Für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume sind Schalldämm-Maße von 40 dB erforderlich. Für einzelne Fassadenabschnitte beiderseits der Planstraße 1.1 (zwischen den Punkten U3 und U4 sowie zwischen den Punkten V3 und V4) und südlich des Stadtplatzes (zwischen den Punkten X3 und X4) ergibt sich durch die Nähe der dort geplanten lichtsignalgeregelten Kreuzungen der Lärmpegelbereich VI mit erforderlichen Schalldämm-Maßen von 50 dB für Aufenthaltsräume

in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume. Für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume sind die Anforderungen an die Bauschalldämmung auch hier um 5 dB geringer.

Für die übrigen nicht zum Blockinnenbereich orientierten Fassaden in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1 sowie im Mischgebietsteil MI 6 für entsprechende Außenwände bis zu einer Entfernung von 33 m zur Heidestraße ergibt sich für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume überwiegend der Lärmpegelbereich IV mit erforderlichen Schalldämm-Maßen von 40 dB. Ein höheres Schalldämm-Maß von 45 dB ist lediglich im Nahbereich der lichtsignalgeregelten Kreuzung an der Planstraße 1.1 und im unmittelbaren nordwestlichen Eckbereich des MI 1 erforderlich. Einzelne Fassaden(abschnitte) im rückwärtigen Teil des Mischgebietes bedürfen aufgrund ihrer Einordnung in den Lärmpegelbereich III keiner Festsetzung zur Bauschalldämmung.

Im Kerngebiet und auf der Fläche für Gemeinbedarf werden gegenüber der Heidestraße und der Invalidenstraße lediglich Anforderungen an die Bauschalldämmung von Büroräumen festgesetzt (45 dB zwischen den Punkten Z1 und Z2 und 40 dB zwischen den Punkten Z2 und Z3 sowie für Außenwände zur Invalidenstraße). Weil Wohnungen hier nur im Ausnahmetatbestand für einen eng begrenzten Personenkreis zulässig sind, können diesbezügliche Vorgaben zum baulichen Schallschutz im Rahmen der Ausnahmegenehmigung eingefordert werden, ohne dass es hierzu einer entsprechenden Regelung im Bebauungsplan bedarf.

In den allgemeinen Wohngebieten ergibt sich unter dem Gesichtspunkt der „worst-case“-Betrachtung, d.h. bei einer Realisierung der Wohnblöcke vor der Errichtung der schallabschirmenden Bebauung gegenüber der Heidestraße ebenfalls die Notwendigkeit Schalldämm-Maße für die temporär der Heidestraße zugewandten Außenbauteile festzusetzen. Für die betroffenen Außenwände ergibt sich für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume dann der Lärmpegelbereich IV mit erforderlichen Schalldämm-Maßen von 40 dB.

Aufgrund der rechtsstaatlichen Bestimmtheitsanforderungen an die Verkündung von Rechtsnormen wird die DIN 4109 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Ausstellung- und Informationszentrum Broschürenstelle sowie in der Abteilung Geoinformation, zur Einsichtnahme bereitgehalten. (s. zu III.3.11)

#### Lärmschützende Grundrissausrichtung und Lüftungsanlagen

Da die Orientierungswerte der DIN 18005-1 auch in der Nacht deutlich überschritten werden und bauliche Schallschutzmaßnahmen nur bei geschlossenen Fenstern voll wirksam sind, genügen Regelungen allein zur Dämmung von Außenbauteilen zur umfassenden Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht. Während bei Arbeitsstätten davon ausgegangen werden kann, dass ein kurzzeitiges Lüften durch geöffnete Fenster und die damit kurzzeitige Überschreitung der Lärmrichtwerte in Innenräumen hinnehmbar ist, müssen in Gebäuden mit zulässigen Wohnnutzungen für die Nachtzeit Bedingungen planungsrechtlich gesichert werden, die ein Schlafen bei teilgeöffneten (gekippten) Fenstern in einer angemessenen Zahl von Räumen ermöglichen. Sofern dies z.B. aus baulichen Gründen im Einzelfall nicht möglich ist, oder Rahmenbedingungen vorliegen, unter denen Vorgaben zu einer "schalloptimierten Grundrissausrichtung" nicht sinnvoll sind, muss eine nutzerunabhängige ausreichende Frischluftzufuhr durch technische Lüftungseinrichtungen sichergestellt werden.

Um trotz der hohen Vorbelastung eine natürliche Belüftung von zum Schlafen geeigneten Aufenthaltsräumen zu gewährleisten, werden auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB schallschutz-orientierte Wohnungsgrundrisse bzw. die Ausstattung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder speziellen Fensterkonstruktionen oder in Bezug auf Belüftung und Schalldämmung gleichwertige bauliche Maßnahmen an der Fassade festgesetzt. Die Festsetzungssystematik des Bebauungsplans unterscheidet dabei zwischen den hoch lärmbelasteten Mischgebietsflächen entlang der Heidestraße (MI 1 - MI 3, MI 5.1 und MI 6 straßenseitig) und den weniger verlärmten rückwärtigen Bauflächen (WA 1 – WA 4, MI 4 und MI 5.2).



### *Mischgebiete entlang der Heidestraße*

Auf Grundlage der prognostizierten Lärmbelastungen werden im Nahbereich der Heidestraße (d.h. in den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3, MI 5.1 und MI 6) Festsetzungen zur Grundrissausrichtung getroffen. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.3 trifft der Bebauungsplan eine Regelung, die die Unterbringung von Schlafräumen auf einer lärmabgewandten Gebäudeseite ermöglicht: Wohnungen in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1 müssen über mindestens einen Raum verfügen, der über mindestens ein zum Blockinnenbereich ausgerichtetes – also lärmabgewandtes – Fenster verfügt, so dass nachts bei teilgeöffneten (gekippten) Fenstern ohne Lärmbeeinträchtigung geschlafen werden kann. Bei größeren Wohnungen muss mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Räume diese Bedingungen erfüllen. Die Einstufung als schutzbedürftiger Aufenthaltsraum erfolgt dabei auf Grundlage der DIN 4109 und umfasst Wohn- und Schlafräume, jedoch nicht Küchen, in denen nur Mahlzeiten zubereitet werden, Bäder, Hausarbeitsräume u.ä. Die Anordnung von Aufenthaltsräumen ausschließlich zu einer von der Heidestraße abgewandten Gebäudeseite wurde im Rahmen der Abwägung geprüft, wird aufgrund der geringeren Flächeneffizienz entsprechender Grundrisslösungen jedoch nicht eingefordert.

Eine gegenüber der Heidestraße zumindest u-förmig geschlossene Blockrandbebauung mit ausreichender Schallschutzwirkung wird durch die Festsetzung von Baulinien, einer geschlossenen Bauweise und einer Mindestbauhöhe (Oberkante) von 19,0 m (53,5 m über NHN) gewährleistet. Die zeitlich zusammenhängende Errichtung der Bebauung in jeweils einem Mischgebietsteil mit Wohnnutzungen wird mit der Eigentümerin vertraglich geregelt, damit die Schallschutzwirkung nicht durch über längere Zeiträume noch nicht geschlossene Baulücken in Frage gestellt wird.

Im Mischgebietsteil MI 6, wo aufgrund der Bauflächenfestsetzung ein Blockinnenbereich nicht eindeutig definiert ist, wird eine Ausrichtung der geforderten Mindestanzahl von Aufenthaltsräumen zu einer von der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche abgewandten Seite gefordert. Dabei gelten solche Außenwände als abgewandt, bei denen der Winkel zwischen Straßenachse und der entsprechenden Außenwand mindestens 100° beträgt.

Für die Innenhoffassaden in den straßenbegleitenden Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3 und MI 5.1 ist die Eigenabschirmung der Gebäude ausreichend wirksam, um die nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete zum Prognosezeitpunkt 2025 auch im „worst-case“-Szenario mindestens bis zum dritten Vollgeschoss einzuhalten. In den oberen Geschossen sind abschnittsweise Überschreitungen möglich, so dass hier die eingeforderte Grundrissausrichtung allein nicht ausreicht, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Deshalb werden ergänzende Schutzmaßnahmen in diesen Geschossen eingefordert, die auch für potenzielle Schlafräume mit Ausrichtung zum Blockinnenbereich einen benutzerunabhängigen Luftaustausch bei gleichzeitiger Gewährleistung der erforderlichen Nachtruhe sicherstellen. Dies betrifft in den Mischgebietsteilen MI 1 und MI 2 jeweils das IV. bis VI. Vollgeschoss und in den Mischgebietsteilen MI 3 und MI 5.2 das VI. und nur abschnittsweise zulässige VII. Vollgeschoss sowie die südlichen über die angrenzende Bebauung herausragenden Außenwandflächen des möglichen Hochhauses im MI 5.1.

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 5.4 soll auch im belüfteten Zustand ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) in den zum Blockinnenbereich orientierten schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nicht überschritten werden. Der Beurteilungspegel von 30 dB(A) für die Nacht ist aus der 24. BImSchV – für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden – abgeleitet. Die notwendige Schallpegelminderung kann durch den Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen, besondere Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen (z.B. Vorhangfassaden) erreicht werden.

Da die Anforderungen an schallschutzorientierte Grundrissanordnungen in bestimmten Sonderfällen, vor allem bei Ecksituationen, nur schwer erfüllt werden können, werden Wohnungen, die über mehr als eine Außenwand verfügen, die nicht zum Blockinnenbereich oder zu einer von der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche abgewandten Seite

orientiert ist, von der Forderung einer schallschutzorientierten Grundrissausrichtung ausgenommen (textliche Festsetzung Nr. 5.3). Damit werden neben jeweils einer Wohnung je Geschoss an den Blockecken, ggf. auch Wohnungen in den oberen Geschossen des geplanten Hochhauses im Mischgebietsteil MI 5.1 erfasst, wo oberhalb des siebten Vollgeschosses geringfügige Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte an allen Gebäudeseiten zu erwarten sind.

Für die Wohnungen, die baulich bedingt über zwei verlärmte Außenwände verfügen, wird ein baulich geschlossener belüfteter Außenwohnbereich (z.B. verglaste Loggia oder verglaster Balkon) eingefordert, der in Verbindung mit besonderen schallmindernden Fensterkonstruktionen gewährleistet, dass in angrenzenden Aufenthaltsräumen ein mittlerer Innenschallpegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit auch bei mindestens einem teilgeöffneten Fenster nicht überschritten wird. Die Mindestanzahl der entsprechend auszustattenden Aufenthaltsräume richtet sich analog der Grundrissregelung nach der Anzahl der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume je Wohnung und stellt sicher, dass in mindestens der Hälfte dieser Räume ein ruhiges Schlafen bei gekipptem Fenster möglich ist. Weil die Nutzung von Räumen auf der lärmzugewandten Seite als Schlafräume nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, werden mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.4 für schutzbedürftige Aufenthaltsräume zur Heidestraße und an den seitlich zu ihr ausgerichteten Fassaden zusätzliche Schutzauflagen festgesetzt. Der geforderte Einbau schallgedämmter Dauerlüftungseinrichtungen oder besonderer Fensterkonstruktionen oder die Durchführung von im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertigen Maßnahmen bautechnischer Art bezieht auch Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben und Wohnheimen mit ein, weil eine Vorgabe zur Anordnung solcher Räume allein zur lärmabgewandten Seite in diesen Fällen kaum umsetzbar ist. Von der Festsetzung werden alle Fassaden erfasst, an denen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird, außerdem Fassaden, an denen Beurteilungspegel über den gesundheitsrelevanten Schwellenwerten der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin von 55 dB nachts prognostiziert werden.

#### *Wohngebiete*

Im allgemeinen Wohngebiet wird die Festsetzung einer lärmschützenden Grundrissausrichtung überwiegend als nicht sinnvoll erachtet. Hier können die gebietsbezogenen nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 (45 dB(A) für allgemeine Wohngebiete) durch den diffusen Lärmeintrag weiter entfernter Lärmquellen auch in den Blockinnenbereichen überwiegend nicht eingehalten werden und die Pegeldifferenz der beiden Außenwände einer potenziell durchgesteckten Wohnung beträgt vielfach weniger als 5 dB, an einigen Immissionsorten ist die lautere Gebäudeseite sogar geschossweise eine andere. Die Lärmbelastung ist jedoch nicht so hoch, dass sie einer Wohnnutzung grundsätzlich entgegensteht.

Die nötige nächtliche Wohnruhe bei gleichzeitig ausreichender Frischluftzufuhr soll hier deshalb über Vorgaben zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen oder besonderer Fensterkonstruktionen oder durch im Hinblick auf Schalldämmung und Belüftung gleichwertige bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen erreicht werden, die sicherstellen, dass in den betreffenden Räumen ein mittlerer Innenpegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit im belüfteten Zustand nicht überschritten wird.

Neben mechanischen Lüftungsanlagen oder zentralen Lüftungsanlagen mit ausreichender Luftwechselrate stehen z.B. spezielle Schallschutzfenster zur Verfügung, die durch eine Kippbegrenzung und schallabsorbierende Laibungen sowohl einen erhöhten Schallschutz als auch eine ausreichende Belüftung gewährleisten. Außerdem kommen so genannte Prallscheiben, d.h. vor die zu schützenden Fenster mit geringem Abstand montierte feststehende Glasscheiben oder die Ausführung einer Doppelfassade, z.B. durch verglaste Loggien oder Wintergärten, als passive Schallschutzmaßnahmen in Frage.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.4 wird der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen, besonderer Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Schalldämmung und Belüftung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an Außenbauteilen für alle Blockaußenwände eingefordert, die nicht zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hin

ausgerichtet und somit den Schallimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs ausgesetzt sind. Außerdem sind entsprechende Schutzauflagen für die oberen Vollgeschosse im Blockinnenbereich erforderlich, und zwar im WA 1 und im WA 2 für das IV. bis VI. Vollgeschoss, im WA 3 und im WA 4 sowie im MI 5.2 für das VI. und nur abschnittsweise zulässige VII. Vollgeschoss.

In die Regelung sind darüber hinaus auch Außenwände einbezogen, bei denen langfristig eine Einhaltung der nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten ist, weil dort im endgültigen Ausbauzustand zur Heidestraße hin vorgelagerte Gebäude eine ausreichende Schallminderung bewirken. Dies betrifft im Mischgebiet MI 1 die Außenwände zwischen den Punkten U7 und U8, im allgemeinen Wohngebiet WA 3 die Außenwände zwischen den Punkten W5 und W6 sowie im Mischgebietsteil MI 5.2 die Außenwände zwischen den Punkten X7 und X8. Damit stellt der Bebauungsplan sicher, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unabhängig von der zeitlichen Abfolge der baulichen Inanspruchnahme in jedem Baugebiet für sich gewährleistet sind. Sofern zum Zeitpunkt des Bauantrags bereits eine abschirmende Bebauung vorhanden ist, sind zur Sicherstellung des geforderten Innenraumpegels insofern geringere Schutzmaßnahmen erforderlich.

Die Ausbildung einer gegenüber der Heidestraße zumindest u-förmig geschlossenen Blockrandbebauung bei einer vorgezogenen Bebauung im allgemeinen Wohngebiet, wird mit der Eigentümerin vertraglich geregelt.

Mit der Festsetzung zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen oder besonderer Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Schalldämmung und Belüftung gleichwertiger bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen wird sichergestellt, dass fast alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume im allgemeinen Wohngebiet und auf den rückwärtigen Mischgebietsflächen nachts Innenschallpegeln von nicht mehr als 30 dB im belüfteten Zustand ausgesetzt sind. Dabei wird im Rahmen der Abwägung in Kauf genommen, dass im Einzelfall für jeden schutzbedürftigen Aufenthaltsraum einer Wohnung entsprechende Schutzvorkehrungen vorzusehen sind. Im Gegenzug wird unterstellt, dass bei geringfügigen Überschreitungen der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete (bis 5 dB) ein Schlafen bei gekipptem Fenster noch mit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse in Einklang zu bringen ist, weil zumindest der nächtliche Orientierungswert für Mischgebiete (in denen Wohnnutzungen allgemein zulässig sind) eingehalten wird und die rechnerisch ermittelten Lärmpegel aufgrund eingerechneter Kapazitätsreserven für den Güterverkehr (Inhalte Planfeststellung) sowie nicht berücksichtigter Lärminderungen durch Entwicklungen bei der Fahrzeugtechnik (z.B. schärfere Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge) vermutlich gar nicht erreicht werden.

Im Ergebnis der Abwägung der Belange des Wohnens (Möglichkeit der ungestörten Nachtruhe bei ausreichender Frischluftzufuhr) mit dem Planungsziel, in einem durch Verkehrslärm vorbelasteten Stadtgebiet einen hohen Wohnanteil zu ermöglichen, werden Außenwände, die ausschließlich geringfügigen Überschreitungen der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete (bis 5 dB) im Nachtzeitraum ausgesetzt sind, deshalb von der Verpflichtung zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen oder der anderen benannten Maßnahmen ausgenommen. Dies betrifft im untersuchten Szenario 1, d.h. ohne die schallabschirmende Bebauung im Gewerbegebiet entlang der Bahntrassen (im Geltungsbereich des Bebauungsplan 1-62a) abschnittsweise die zu den Blockinnenbereichen ausgerichteten Außenwände im WA 1 (III. Vollgeschoss), im WA 2 (II. und III. Vollgeschoss), im WA 3 (III. bis V. Vollgeschoss) und WA 4 (IV. und V. Vollgeschoss).

#### Sicherstellung von verträglichen Lärmpegeln in den Außenwohnbereichen

Während des Tagzeitraums sind neben den schutzbedürftigen Nutzungen im Inneren von Gebäuden auch Außenwohnbereiche, d.h. Flächen außerhalb von Wohngebäuden, die in Ergänzung der Gebäudenutzung für den Aufenthalt im Freien geeignet und bestimmt sind, wie Gärten, Balkone und Terrassen und in ähnlicher Weise nutzbare sonstige Außenanlagen in Bezug auf Schallimmissionen zu beurteilen, um eine angemessene Nutzung dieser auch zum Wohnen dienenden Bereiche zu ermöglichen und in den besonders lärmbelasteten

Bereichen des Plangebiets einer erhöhten Gesundheitsgefährdung entgegenzuwirken. Grundsätzlich stehen den Wohngebäuden in den schallabgeschirmten Blockinnenbereichen ausreichende Flächen zur Verfügung, um trotz der hohen Lärmbelastung im Plangebiet einen ungestörten Aufenthalt im Freien auf Balkonen, Loggien oder Terrassen sowie auf gemeinschaftlich nutzbaren Grünflächen im Hofbereich zu gewährleisten.

Baulich verbundene Außenwohnbereiche wie Balkone und Loggien sollen auch an den Blockaußenseiten im Mischgebiet errichtet werden können, sofern ihre angemessene Nutzung während der Tagzeit durch Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird, zumal es für den Ausschluss von Balkonen und Loggien keine Rechtsgrundlage gibt. Eine angemessene Nutzung ist jedenfalls dann gewährleistet, wenn Dauerschallpegel von 62 dB(A) nicht überschritten werden, weil dieser Wert die Schwelle markiert, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind. Dauerschallpegel, die 62 dB(A) nicht überschreiten, gewährleisten übliche Gespräche zwischen zwei Personen mit normaler, allenfalls leicht angehobener Sprechlautstärke und markieren auch nach der Rechtsprechung die Schwelle für eine akzeptable Aufenthaltsqualität im Freien.

Der Bebauungsplan gibt deshalb mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.5 vor, dass baulich verbundene Außenwohnbereiche von Wohnungen wie Balkone und Loggien, die nicht zum Blockinnenbereich orientiert sind, in den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3, MI 5.1 und im MI 6 zwischen den Punkten Y1, Y2, Y3 und Y4 nur in baulich geschlossener Ausführung zulässig sind. Als geeignete Maßnahme wird beispielsweise die Anbringung von verschiebbaren Glaselementen angesehen, die in lärmärmeren Zeiten, z.B. am Wochenende, weiterhin den für einen Außenwohnbereich charakteristischen Aufenthalt im Freien ermöglichen.

#### *(d) Errichtung von Lärmschutzwänden*

Zum Schutz der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz im Norden des Geltungsbereichs wird die Errichtung von zwei Lärmschutzwänden eingefordert. Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB die dafür benötigten Flächen, die erforderliche Mindesthöhe und -länge sowie das notwendige Schalldämm-Maß fest (Planzeichnung und textliche Festsetzung Nr. 5.6). Um für die Ausführungsplanung einen Gestaltungsspielraum zu belassen, wurde die südliche "Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen Lärm" relativ großzügig bemessen, während die Lage der nördlichen Schallschutzwand durch die Begrenzung des Regenrückhaltebeckens vorgegeben ist. Die Lage der südlichen Lärmschutzwand berücksichtigt die geplante Flächenaufteilung der Parkanlage und wurde mit dem aktuellen landschaftsplanerischen Entwurf für den sogenannten „Nordhafenpark“ abgeglichen.

Die Lärmschutzwände müssen in Anlehnung an die "Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen" (ZTV-Lsw 06 /14/) eine Schalldämmung DLR von mindestens 24 dB aufweisen.

Die festgesetzte Mindesthöhe und das geforderte Schalldämm-Maß gewährleisten für die Parkanlage mit Kinderspielplatz die großflächige Einhaltung eines Beurteilungspegels von weniger als 62 dB(A), der eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen ermöglicht und die geplante Unterbringung von Spielflächen für Kinder und Jugendliche, deren Nutzung ebenfalls mit nicht unerheblichen Geräuschen verbunden ist, berücksichtigt.

Eine Einhaltung des in der DIN 18005-1 benannten Orientierungswerts für Parkanlagen von 55 dB(A) ist im Ergebnis der Schallschutzuntersuchungen selbst durch die Errichtung von 6 m hohen Lärmschutzwänden entlang der Heidestraße und der Sellerstraße nicht zu gewährleisten.

Die konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzbauwerke, z.B. in Form einer Kombination aus Lärmschutzwand und Spielplatzelement wird im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Schallschutzgutachter festgelegt. Die Finanzierung der Lärmschutzwände durch die Grundstückseigentümerin wird vertraglich geregelt.

### III.3.7.2 Schutz vor Luftschadstoffen

Das Plangebiet liegt in dem im Flächennutzungsplan dargestellten Vorranggebiet für Luftreinhaltung. Die sich daraus ergebenden besonderen Anforderungen, d.h. die Minimierung von Luftverunreinigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, werden durch die Beschränkung zulässiger Brennstoffe für die Beheizung der geplanten neuen Gebäude berücksichtigt (textliche Festsetzung Nr. 5.7). Die Errichtung und der Betrieb von Feuerungsanlagen ab einer bestimmten Größenordnung bedürfen zudem einer Genehmigung nach den Verordnungen zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Die Emissionen durch Hausfeuerungsanlagen tragen insbesondere während der Heizperiode zu höheren Luftschadstoffkonzentrationen und zur Smogbildung in der Berliner Innenstadt bei. Deshalb soll der Schadstoffausstoß aus diesen Feuerungsanlagen gesenkt werden. Die Festsetzung zur Beschränkung zulässiger Brennstoffe erfolgt auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB. Sie gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für vorhandene oder geplante Nutzungen und verhindert weitere Luftverunreinigungen.

Im Rahmen der verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/ Heidestraße, Abschlussbericht November 2011) wurden auch die lufthygienischen Auswirkungen des zu erwartenden Kfz-Verkehrs auf die geplanten Bauvorhaben im Plangebiet begutachtet. Dafür wurden die Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Partikel (PM<sub>10</sub>) und Benzol berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet. Im Ist-Zustand (2009) wurden eine Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahres-Grenzwertes und eine Überschreitung im Hinblick auf den Kurzzeitgrenzwert für PM<sub>10</sub> (Häufigkeit) ermittelt. Für Benzol wird der entsprechende Grenzwert der 39. BImSchV eingehalten.

Die Immissionsprognosen für das Bezugsjahr 2025 gehen von einer (relativ geringen) Verkehrszunahme auf der Heidestraße aus und berücksichtigen den zu erwartenden Rückgang der Vorbelastung im Untersuchungsgebiet und die prognostizierte Reduktion der Kfz-Verbrennungsemissionen durch technischen Fortschritt. Dadurch kommt es trotz ungünstigerer Ausbreitungsverhältnisse der Luftschadstoffe infolge der Neubebauung zu keiner Überschreitung der Jahres-Grenzwerte für die untersuchten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Partikel (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) und Benzol im Sinne der 39. BImSchV.

Lediglich für den Tagesgrenzwert von PM<sub>10</sub> wird an der Heidestraße gegenüber der Einmündung Minna-Cauer-Straße eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes an 41 anstatt der zulässigen 35 Tage im Jahr prognostiziert. Sofern diese Grenzwertverletzung eintritt, kann ihr nach mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Verstetigung des Verkehrsflusses und Reduzierung des Schwerlastverkehrs) begegnet werden.

In dem vor dem Prognosezeitpunkt liegenden Zeitraum bis 2020 kann die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV hingegen nicht sichergestellt werden, wenn zu diesem Zeitpunkt bereits eine vollständige Umsetzung der Bebauungsplaninhalte 1-62a, b und c - insbesondere eine vollständige Fertigstellung der Randbebauung entlang der Heidestraße - erfolgt sein sollte. Für diesen (unwahrscheinlichen) Fall sind auf Grundlage aktueller Messungen Vermeidungsmaßnahmen festzulegen (vgl. Kap. II.3.2).

### III.3.8 Gestaltungsregelungen

Zur Sicherstellung der angestrebten stadtgestalterischen Qualitäten der neuen Baugebiete werden im Bebauungsplan Gestaltungsregelungen zu Einfriedungen und Werbeanlagen auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) getroffen.

Die besondere gestalterische Ausprägung des ersten Vollgeschosses entlang der Heidestraße und am zentralen Platz (Fußgängerbereich) (mindestens 4,5 m hohes Erdgeschoss, Fußboden niveaugleich zum angrenzenden Gehweg) wird im städtebaulichen Vertrag geregelt. Damit soll – den Zielen des Masterplans entsprechend – die Ausbildung

einer straßenzugewandten, architektonisch gut proportionierten Erdgeschosszone und die bauliche Voraussetzung für die Unterbringung von Einzelhandel, Dienstleistungsbetrieben und Gastronomie gewährleistet werden. Diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan sind somit entbehrlich.

#### III.3.8.1 Einfriedungen

Aus stadtgestalterischen Gründen sollen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet zu den öffentlichen Straßen und den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung hin ausgerichtete Vorflächen von Gebäuden optisch als Teile des öffentlichen Raumes wirken und nicht durch unverträgliche Einfriedungen abgesonderte Raumeinheiten bilden. Der Bebauungsplan schränkt die Errichtung von Einfriedungen daher ein.

Vor allem die zur künftigen Platzfläche (Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“) ausgerichteten Vorflächen vor den Gebäuden sollen in die einheitliche Platzgestaltung einbezogen werden und keine abgesonderten Raumeinheiten bilden. Der Bebauungsplan schließt auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 BauNVO die Errichtung von Einfriedungen deshalb hier aus (textliche Festsetzung Nr. 8.1). Nähere Einzelheiten zur Gestaltung, Herstellung und Unterhaltung der privaten Grundstücksflächen werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Entlang der übrigen öffentlichen Verkehrsflächen – mit Ausnahme des Uferwegs – wird die Höhe der Einfriedungen auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) auf 0,9 m beschränkt (textliche Festsetzung Nr. 8.1). Die Höhenbeschränkung folgt den im Freiraumkonzept durch das Büro relais Landschaftsarchitekten in Abstimmung mit der Grundstückseigentümerin und dem Land Berlin für das gesamte Plangebiet entwickelten Gestaltungskriterien für die privaten, an öffentliche Flächen angrenzende Grundstücksfreiflächen. Sie wird auf das angrenzende Gehweg- bzw. Mischverkehrsflächenniveau bezogen; der Bebauungsplan 1-62b geht dabei davon aus, dass die Höhenlage der Straßen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung bis zur Festsetzung des Bebauungsplans feststeht. Die private Nutzung der Vorflächen und die grundsätzliche Möglichkeit einer Abgrenzung werden durch die Festsetzung nicht eingeschränkt und die Eingriffe in das Eigentum somit gering gehalten.

Da entlang des Uferwegs am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal erhöht liegende private und vor Einsicht geschützte Gartenzonen ermöglicht werden sollen und aufgrund der großen Raumbreite hier die Gefahr der optischen Einengung nicht besteht, gilt die Beschränkung der Höhe von Einfriedungen dort nicht. Es ist eine Abgrenzung in Form von Mauern vorgesehen, deren einheitliche Höhe und hochwertige Gestaltung über Regelungen im städtebaulichen Vertrag abgesichert werden.

Der städtebauliche Vertrag enthält darüber hinaus Regelungen, wie die privaten Freiflächen, die an die öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ bzw. „Uferweg“ angrenzen, in Abstimmung mit Berlin (SenStadtUm) zu gestalten sind.

Weitere Einschränkungen zur Errichtung von Einfriedungen ergeben sich im Mischgebiet MI 6, d.h. im so genannten Kunst-Campus, auf der Grundlage einer grundstücksübergreifenden Freiraumplanung. Hier wurde im Rahmen eines landschaftsplanerischen Wettbewerbs die Gestaltung der gebietsinternen zentralen Freifläche und ihrer Anbindung an öffentliche Verkehrsflächen festgelegt und die Grundstückseigentümer haben sich vertraglich verpflichtet, einer Umsetzung der Planung auf ihren Grundstücksflächen zuzustimmen. Vorgesehen ist eine grüne geprägte Gestaltung der privaten Platzfläche, deren öffentliche Zugänglichkeit über Festsetzungen im Bebauungsplan vorbereitet wird.

#### III.3.8.2 Beschränkung von Werbeanlagen

Unter Berücksichtigung der besonderen stadträumlichen Funktion und Bedeutung des Plangebiets einerseits und des Schutzanspruchs der künftigen Bewohner andererseits trifft der Bebauungsplan auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) eine einschränkende Festsetzung

zur Gestaltung von Werbeanlagen und schafft damit Vorgaben für das Baugenehmigungsverfahren. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8.2 sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung bis maximal zur Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zulässig. Werbeanlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht werden ausgeschlossen.

Der dienende Charakter der Werbung für die ortsansässigen Nutzungen wird damit betont, die unerwünschte Abdeckung von Gebäuden mit Werbeanlagen und eine stadtgestalterisch unverträgliche Konzentration werden vermieden. Im Sinne des Rücksichtnahmegebots können außerdem in den Gebieten, die vorrangig oder gleichrangig mit gewerblichen Nutzungen auch dem Wohnen dienen (Wohn- und Mischgebiete), erhebliche Belästigungen durch Lichtimmissionen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (z.B. durch Leuchtreklame, die unmittelbar in die Fenster oder Außenwohnbereiche von Wohnungen strahlt) vermieden werden.

### **III.3.9 Sonstige Festsetzungen**

#### **III.3.9.1 Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften**

Durch die textliche Festsetzung Nr. 9.5 wird geregelt, dass alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Abs. 1 BauGB bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgehoben werden. Dies gilt insbesondere für die Regelungen des übergeleiteten Baunutzungsplans von Berlin vom 28. Dezember 1960 und der ebenfalls übergeleiteten Straßen- und Baufluchtlinien z.B. im Bereich der Invalidenstraße (s. I.3.4.11).

### **III.3.10 Nachrichtliche Übernahmen**

#### **III.3.10.1 Garten- und Baudenkmale**

Die in das Verzeichnis der Denkmale in Berlin eingetragenen Garten- und Baudenkmale an der Invalidenstraße sowie das Baudenkmal Kornspeicher am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal in der durch das Landesdenkmalamt festgelegten Abgrenzung (s. I.2.7) werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

#### **III.3.10.2 Bahnflächen und Bahnanlagen (Regenrückhaltebecken)**

Südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke befindet sich auf dem Flurstück 310 (Flur 43, Gemarkung Tiergarten) ein Regenwasserbecken, das der Entwässerung des westlich gelegenen Fernbahnviadukts sowie von Flächen des früheren Containerbahnhofs dient und aufgrund der Erforderlichkeit für Bahnbetriebszwecke gemäß § 18 AEG als eisenbahnrechtlich gewidmet gilt. Eine anderweitige Entwässerungslösung wird geprüft; bis zu deren Sicherung und Umsetzung kann das Becken mit den notwendigen Andienungsf lächen jedoch nicht aus der Planfeststellung entlassen werden. Das Regenrückhaltebecken wird deshalb – einschließlich der unterirdischen Zuleitung sowie unterirdischer Verteilungsanlagen – nachrichtlich im Bebauungsplan übernommen. Planfestgestellte Bahnflächen mit ausschließlich unterirdischen Anlagenteilen sind dabei in der Planzeichnung gesondert dargestellt.

Für die angrenzenden Flurstücke 274, 276, 277 (jetzt 307 und 308) und 278 hat das Eisenbahn-Bundesamt am 29. Mai 2012 einen Freistellungsbescheid von der eisenbahnrechtlichen Widmung erlassen.

#### **III.3.10.3 Bundesstraße B 96**

Zwei nördlich und südlich der Einmündung der Nordhafenbrücke in die Heidestraße gelegene Teilflächen der Bundesstraße B 96 sollen nach Umbau des Knotens ihre Verkehrsfunktion und damit ihren Widmungszweck verlieren. Die Flächen (Teile des Flurstücks 281) werden nachrichtlich in der Planzeichnung dargestellt, durch die textliche

Festsetzung Nr. 9.1 wird geregelt, dass die festgesetzte Nutzung (öffentliche Grünfläche) bis zur Aufgabe des Widmungszwecks nicht zulässig ist.

#### III.3.10.4 Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Invalidenstraße - Hauptbahnhof

Die Straßenverkehrsfläche der Invalidenstraße wird, soweit sie im Geltungsbereich liegt, in nachrichtlicher Übernahme der Planfeststellung für die Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Invalidenstraße - Hauptbahnhof dargestellt, einschließlich einer Eckausrundung an der Ecke zur Heidestraße auf bisheriger Fläche für Gemeinbedarf. Die Trasse der Straßenbahn, die mit einem 2 m breiten Anteil innerhalb des Plangebiets liegt, wird ebenfalls nachrichtlich übernommen.

#### III.3.10.5 Wasserfläche im Bereich der geplanten Kanalbrücken und am Stadtplatz

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Wasser- und Uferflächen im Bereich des künftigen öffentlichen Platzes und der beiden geplanten Kanalbrücken gehören zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und sind gemäß Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) Teil einer Bundeswasserstraße. Gemäß § 1 Abs. 4 WaStrG sind diese Flächen für die Zwecke des öffentlichen Schiffsverkehrs gewidmet und gelten als planfestgestellt.

Für die Böschungsbereiche am künftigen öffentlichen Platz (Fußgängerbereich) ist eine Einbeziehung in die Platzfläche und in Absprache mit dem WSA eine Aufgabe des derzeitigen Widmungszwecks geplant. Die Entbehrlichkeit der Flächen wurde durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bestätigt. Die betreffenden Flächen werden nachrichtlich in der Planzeichnung dargestellt, durch die textliche Festsetzung Nr. 9.2 wird geregelt, dass die festgesetzte Nutzung (öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“) bis zur Aufgabe des Widmungszwecks nicht zulässig ist.

Die Möglichkeit einer Überplanung mittels Bebauungsplan ist im Bereich der Brückenkorridore dagegen grundsätzlich nicht gegeben, da die betroffenen Wasserflächen, ihrem Widmungszweck als Verkehrsweg (Bundeswasserstraße) entsprechend, auch weiterhin der Planfeststellung unterliegen.

Im Bereich der künftigen Kanalbrücken wird die Wasserfläche des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung nachrichtlich als solche in den Bebauungsplan übernommen. Böschungsbereiche und wasserbauliche Anlagen, die ebenfalls Bestandteile der Bundeswasserstraße sind, bleiben ohne Festsetzung. In der Planzeichnung sind die entsprechenden Flächen weiß dargestellt.

Da die genaue Lage der Brücken noch nicht festgelegt werden soll, definiert der Bebauungsplan jeweils einen Korridor zur Begründung des späteren Geh-, Fahr- und Leitungsrechts und damit für die Brücke selbst und belässt den notwendigen Spielraum für die Ausführungsplanung.

Das Planungsrecht für den Bau der beiden Brücken soll über eine Verwaltungsvereinbarung (Kreuzungsvereinbarung) mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geschaffen werden.

#### III.3.11 Hinweise

Da der Bebauungsplan Festsetzungen trifft, die sich Schallschutzfestsetzungen betreffend hinsichtlich der Begriffsbestimmungen und Berechnungsmodalitäten auf die DIN 4109 beziehen, entspricht der Verweis nur dann den rechtsstaatliche Bestimmtheitsanforderungen an die Verkündung von Rechtsnormen, wenn sichergestellt ist, dass diese als Teil der förmlichen Rechtssetzung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das gilt nunmehr auch dann, wenn die DIN-Norm klarstellt nach welchen Methoden und Berechnungsverfahren zu prüfen ist, ob die Festsetzungen eingehalten werden. Für den Plangeber bedeutet dies, dass sich die Betroffenen verlässlich Kenntnis vom Inhalt der technischen Regel verschaffen können müssen. Daher wird ein Hinweis auf den Bebauungsplan zur möglichen Einsichtnahme in die DIN 4109 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aufgenommen.



Da sich das Plangebiet teilweise im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel befindet und insofern die Belange der Luftfahrt bei der Planung zu berücksichtigen sind, wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

### **III.3.12 Vertragliche Regelungen (planergänzende Vereinbarungen)**

Zur Regelung der Umsetzung der Planung wurde mit der Haupteigentümerin im Plangebiet am 9. Dezember 2014 ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB geschlossen. Dieser beinhaltet bebauungsplanübergreifend für die Flächen östlich der Heidestraße (Bebauungspläne 1-62b, 1-92 VE und 1-93 VE) sowie teilweise für weitere Grundstücke der Eigentümerin westlich der Heidestraße (Bebauungsplan 1-62a) Regelungen zu folgenden Themenkomplexen:

- Verpflichtung der Eigentümerin zur (teilweisen) Übernahme der Herstellungskosten der öffentlichen Grünflächen (einschließlich Kinderspielflächen),
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Übernahme der Herstellungskosten für Lärmschutzwände entsprechend den Vorgaben der Schallschutzgutachter zum Schutz der Parkanlage mit Kinderspielflächen gegenüber Straßenverkehrslärm;
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Herstellung der internen Erschließungsstraßen;
- Verpflichtung der Grundstückseigentümerin zur kostenfreien Übertragung der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen an das Land Berlin;
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Eintragung beschränkt persönlicher Dienstbarkeiten zu Gunsten Berlins für Wegerechte;
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Herstellung einer übergreifenden leitungsgebundenen Erschließung;
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Schaffung der erforderlichen Betreuungsplätze in Kindertagesstätten und zur finanziellen Beteiligung bei der Schaffung zusätzlicher Grundschulplätze;
- Verpflichtung der Eigentümerin zur zeitlich zusammenhängenden Errichtung einer zumindest u-förmig gegenüber der Heidestraße geschlossenen Bebauung in jeweils einem Baugebietsteil (damit die Schallschutzwirkung der geschlossenen Bebauung nicht über längere Zeiträume durch Baulücken in Frage gestellt wird);
- gestalterische Vorgaben zur Abgrenzung privater Grundstücksflächen gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen;
- gestalterische Vorgaben zur Ausbildung der Erdgeschosszone entlang der Heidestraße.

Regelungen zur internen Erschließung des Plangebiets und zur Übertragung der für die Erschließungsmaßnahmen erforderlichen Grundstücksflächen wurden bereits im Juli 2013 in einem Erschließungsvertrag getroffen.

Die Verpflichtung der Haupteigentümerin zur Durchführung von Bodensanierungsmaßnahmen in dem von Berlin (Bezirksamt Mitte, Amt für Umwelt und Natur) festgelegten Umfang sind in gesonderten Verträgen geregelt und zum Teil bereits umgesetzt worden. Vertragliche Regelungen zu ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b nicht erforderlich.

### **III.4 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange**

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, die mit einer Veränderung der Stadtstruktur einhergeht. Nördlich des Hauptbahnhofs soll ein Gebiet, das heute noch geprägt ist von aufgegebenen Bahnnutzungen und extensivem Gewerbe, zu einem hochwertigen innerstädtischen Quartier entwickelt werden. Dabei soll der erwartete Entwicklungsimpuls durch den Bau des Hauptbahnhofs und die Nähe zum Regierungsviertel und zu anderen zentralen Einrichtungen genutzt werden.

Mit der Entwicklung innerstädtischer ungenutzter und untergenutzter Flächen werden die strategischen Planungsziele des Flächennutzungsplans aufgenommen, die der

Innenentwicklung und der Wiedernutzung von bereits für Siedlungszwecke in Anspruch genommenen Flächen Vorrang vor äußeren Erweiterungen der Stadt einräumen – auch wenn diese Flächen durch Lärm belastet sind.

Eine der Innenstadtlage angemessene und für die weitere Umgebung charakteristische Dichteentwicklung liegt im Interesse des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB und entspricht dem im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungsplan Verkehr festgelegten Ziel der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten, dem hier mit kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer und einer guten Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel in idealtypischer Weise Rechnung getragen werden kann.

Weiterhin wurden u.a. die folgenden Belange in die Abwägung über die Inhalte des Bebauungsplanes eingestellt:

- Die Belange der tertiären Wirtschaft und der Hauptstadtfunktion sowie der Sicherung eines angemessenen Arbeitsplatzangebotes in der Stadt,
- die Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung durch Errichtung neuer Wohnungen in einer voraussichtlich gut nachgefragten innerstädtischen Lage,
- die Sicherung vorhandener und die Ermöglichung zusätzlicher kultureller Einrichtungen und Angebote,
- die Belange des Umweltschutzes, die durch die Aufnahme immissionsschutzrechtlicher textlicher Festsetzungen berücksichtigt werden, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, indem den Vorgaben des Landschaftsprogramms u.a. mit der Planung eines Uferweges, der Einbindung in das übergeordnete Grün- und Wegenetz sowie der Ausweisung öffentlich nutzbarer Freiflächen entsprochen wird.
- Hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt stehen kleinräumigen Belastungseffekte den Vorteilen einer verdichteten Innenentwicklung gegenüber, die großräumig durch Begrenzung des Flächenverbrauchs zu weniger Belastungen führt.
- Nicht zuletzt sind die Belange des Verkehrs in der Abwägung zu berücksichtigen, die wesentlich durch die übergeordnete Verbindungsfunktion der das Neuordnungsgebiet querenden Bundesstraße B 96 bestimmt werden.

Diese Belange sind bereits in die Erarbeitung des Masterplans Heidestraße eingeflossen, der vom Bezirksamt Mitte und von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beschlossen und somit als Ergebnis eines von der Gemeinde beschlossenen Entwicklungskonzeptes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen ist.

#### Grundstücke der Haupteigentümerin

Die Planungen zur Gebietsentwicklung erfolgen im Einvernehmen mit der Haupteigentümerin im Plangebiet, die gemeinsam mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gebiets betreiben und hierzu vertragliche Bindungen zur Abtretung künftig öffentlicher Flächen und zu Kostenbeteiligungen mit dem Land Berlin eingegangen ist (Rahmenvertrag vom Juli 2011 sowie städtebauliche Verträge vom Dezember 2014 und Dezember 2015). Die Eigentümerin hat sich im Rahmenvertrag verpflichtet, die für öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen vorgesehenen Flächen an das Land Berlin abzutreten.

Gegenüber der gegenwärtigen planungsrechtlichen Zulässigkeit auf diesen Teilflächen (vgl. Kap. I.2.4) eröffnet der Bebauungsplan erheblich erweiterte und finanziell tragfähigere Nutzungsmöglichkeiten. Festsetzungen des Bebauungsplans, die die Nutzbarkeit der künftigen Bauflächen beschränken, sind durch die Anforderungen des Immissionsschutzes sowie durch die Belange des Arten-, Natur- und Umweltschutzes sowie des Stadtbildes begründet, deren Bedeutung diesbezüglich höher gewichtet wird, als die private Baufreiheit; mit der Eigentümerin wurde im Rahmen der Planaufstellung diesbezüglich Einvernehmen erzielt. Da die betreffenden Neubauflächen bereits beräumt wurden, sind keine Interessen von Mietern, Pächtern oder sonstigen Nutzungsberechtigten in die Abwägung einzustellen.

## **IV. Auswirkungen des Bebauungsplans**

### **IV. 1 Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen**

Die geplanten Baugebietsausweisungen sowie die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen für öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen haben kaum Auswirkungen auf die zurzeit auf diesen Flächen ausgeübten Nutzungen.

Mit Ausnahme einer 2010 in Betrieb gegangenen Tankstelle auf dem Grundstück Heidestraße 19 und der kulturellen Nutzung der so genannten Rieckhalle nordwestlich des Hamburger Bahnhofs wurden alle gewerblichen Nutzungen auf den ehemaligen Bahnflächen mittlerweile aufgegeben und die Flächen vollständig beräumt.

Der Tankstellenstandort muss langfristig aufgegeben bzw. verlagert werden, weil der Bebauungsplan hier (künftiges Mischgebiet MI 2) straßenbegleitend eine durchgehende Bebauung mit mindestens 19 m Höhe vorschreibt. Das betroffene Grundstück steht – wie die übrigen Neubauf Flächen - im Eigentum der Grundstückseigentümerin, die im Einvernehmen mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gebiets betreibt. Der Mietvertrag und die Betriebsgenehmigung für die Tankstelle erfolgten deshalb in Abstimmung mit dem Bezirk Mitte befristet für 12 Jahre, d.h. bis 2022. Bis dahin genießt die Tankstelle Bestandsschutz; wesentliche Erweiterungen können jedoch nicht oder nur ausnahmsweise zugelassen werden.

Die im südlichen Teil des Geltungsbereichs in der Rieckhalle ansässigen Nutzungen (u.a. Flick-Sammlung), die teilweise längere vertragliche Bindungen haben, können dort im Grundsatz langfristig bestehen bleiben. Kulturelle Nutzungen sind in den auf diesen Flächen festgesetzten Misch- und Kerngebieten planungsrechtlich zulässig.

Auf den übrigen Grundstücken des Plangebiets greift der Bebauungsplan nicht in vorhandene Nutzungen ein. Maßnahmen gemäß §§ 180ff BauGB (Sozialplan) werden insofern nicht erforderlich. Auf den Grundstücken Invalidenstraße 50 bis 52 werden die bestehenden Nutzungen (Museum für Gegenwart im ehemaligen Hamburger Bahnhof und Sozialgericht) planungsrechtlich gesichert und können uneingeschränkt fortgeführt werden. Der Betrieb des bahneigenen Regenrückhaltebeckens südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke ist bis zur Umsetzung einer anderweitigen Entwässerungslösung ebenfalls weiterhin uneingeschränkt möglich.

### **IV. 2 Auswirkungen auf die Nahversorgung und die Zentrenstruktur**

Die im Bebauungsplan festgesetzten Baugebiete ermöglichen grundsätzlich die Einordnung der in den jeweiligen Flächenkategorien zulässigen Einzelhandelsbetriebe. Dies entspricht den Zielen einer urbanen Nutzungsmischung mit belebten Erdgeschosszonen entlang der Heidestraße und der Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung für die neu hinzuziehende Bevölkerung. Andererseits sind jedoch Einzelhandelsentwicklungen zu vermeiden, die nach Art und Umfang negative stadtstrukturelle Auswirkungen auf die Zentrenstruktur Berlins, hier insbesondere des Bezirks Mitte haben können. Der Bebauungsplan trifft deshalb Festsetzungen, die den Umfang von Einzelhandelsflächen in den Misch- und Kerngebieten beschränken.

In einem in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt beauftragten Fachgutachten wurde überprüft, ob die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zulässige und als wahrscheinlich anzunehmende Einzelhandelsentwicklung mit den Zielen der Gemeinsamen Landesplanung, des Berliner Flächennutzungsplans, des Stadtentwicklungsplan Zentren 3 und des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts vereinbar ist. Das Gutachten bezieht sich auf das Neuordnungsgebiet beiderseits der Heidestraße in seiner Gesamtheit. Seine Aussagen und Empfehlungen werden im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans umgesetzt, so dass dessen Festsetzungen auch für sich betrachtet keine negativen stadtstrukturellen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur Berlins haben. Auch der sich im Verfahren befindliche Bebauungsplan 1-62a, für den zeitnah ebenfalls die öffentliche Auslegung durchgeführt werden soll, sowie die Entwürfe der vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92VE und 1-93VE, die sich bereits

kurz vor dem Abschluss des jeweiligen Planverfahrens befinden, sehen für die Flächen beiderseits der Heidestraße entsprechende Festsetzungen zur Einzelhandelsbeschränkung vor. Die Berücksichtigung der im Gutachten getroffenen Annahmen zu einzelhandelsrelevanten Festsetzungen für den Bebauungsplan 1-62c muss im weiteren Aufstellungsverfahren dieses Plans erfolgen.

*(a) Annahmen zur tatsächlichen Verkaufsflächenentwicklung*

Das Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin der BBE Handelsberatung GmbH (Leipzig, Februar 2012) leitet aus der Analyse zweier strukturell vergleichbarer Berliner Geschäftslagen (Kantstraße in Berlin-Charlottenburg und Brunnenstraße in Berlin-Mitte) Annahmen zur tatsächlich im Neuordnungsbereich zu erwartenden Verkaufsflächenentwicklung ab. Ausgehend von der Nutzungsstruktur in den Vergleichsstraßen (40 % Einzelhandel, 30 % Gastronomie, 30 % Dienstleistungen) und der dort realisierten Ladengrößen und -tiefen wird für die Mischgebiete und Kerngebiete entlang der Heidestraße eine Einzelhandels-Verkaufsfläche von knapp 3.800 m<sup>2</sup> als realistisch angesehen. Dabei ist analog zu den Modellstraßen vor allem von nahversorgungs- und sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten auszugehen.

Zusammen mit weiteren potenziellen Einzelhandelsflächen im Neuordnungsbereich summiert sich der nach den Modellannahmen zu erwartende zentrenrelevante Einzelhandel unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit auf annähernd 6.600 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Hinzu kommen ein oder zwei großflächige Betriebe mit zentrenrelevantem Hauptsortiment im Nahversorgungszentrum westlich der Heidestraße mit betriebsbezogen maximal 2.500 m<sup>2</sup> und zusammen maximal 4.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. In Anlehnung an die Branchendifferenzierung vergleichbarer Straßen und aufgrund der für das Nahversorgungszentrum vorgesehenen Festsetzungen überwiegen dabei mit geschätzten 54 % die Verkaufsflächen für nahversorgungsrelevante Sortimente.

Eine Entwicklung der Bereiche beiderseits der Heidestraße zu einem Ortsteilzentrum im Sinne des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 ist nicht beabsichtigt und auch langfristig nach vollständiger Realisierung der Bebauung wegen des durch stadträumliche Barrieren abgegrenzten Einzugsbereichs, der Konkurrenz durch umliegende etablierte Zentren und Sonderstandorte (einschließlich Hauptbahnhof) und der zzt. vollständigen und auch zukünftig weitgehenden Abwesenheit von typischen Zentren ergänzenden Nutzungen nicht zu erwarten. Neben dem geplanten Nahversorgungszentrum ist eher mit einer losen straßenbegleitenden Abfolge von den Besonderheiten des Standorts (geringe Mantelbevölkerung, viele Arbeitsplätze, stadttouristische Bedeutung, Nähe zum Hauptbahnhof und zum Museum für Gegenwart, Hauptverkehrsstraße) entsprechenden kleineren Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben zu rechnen, die nach Art und Zusammensetzung ihres Angebots nicht die Qualität eines Ortsteilzentrums erreichen dürfte.

*(b) Einschätzung der städtebaulichen Auswirkungen*

Das Einzelhandelsgutachten setzt sich nachfolgend mit den Auswirkungen dieser realistischerweise maximal zu erwartenden Verkaufsflächenentwicklung auf die Einkaufslagen im Umfeld, insbesondere auf das Stadtteilzentrum Turmstraße, das Hauptzentrum Müllerstraße und das Nahversorgungszentrum Chausseestraße auseinander. Dabei wird anhand verschiedener Kriterien wie Verkaufsflächengröße, Branchenstruktur und Wettbewerbsstellung die städtebauliche Verträglichkeit geprüft und bewertet.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass u.a wegen der schrittweisen Entwicklung des Quartiers und damit der Einzelhandelsnutzungen, des vergleichsweise geringen Umfangs der Gesamtverkaufsfläche (Müllerstraße 53.000 m<sup>2</sup>, Turmstraße inkl. Planung 50.000 m<sup>2</sup>, Heidestraße max. 10.000 m<sup>2</sup>) und der Entfernung zu diesen Zentren sowie durch die zu erwartende Ausrichtung auf nahversorgungsrelevante Sortimente negative Auswirkungen (z.B. durch Kaufkraftabfluss, Absinken der Vielfalt und des Qualitätsniveaus, Gefährdung der Entwicklungsperspektiven) auf die genannten Zentren und auf die Nahversorgung nicht zu befürchten sind. Ein massiv auftretender Wettbewerbseffekt, wie er bei neu eröffneten

Wettbewerbsstandorten mit hoher Kundenattraktivität und entsprechender Magnetwirkung grundsätzlich auftreten kann, ist bei den durch die Bebauungspläne ermöglichten und im Neuordnungsgebiet daraufhin realistischerweise anzunehmenden zentrenrelevanten Angeboten nicht zu erwarten.

Eine durch die Gutachter empfohlene Einschränkung großflächigen zentrenrelevanten Einzelhandels im Kerngebiet östlich der Heidestraße wird im vorliegenden Bebauungsplan 1-62b durch Beschränkung von großflächigem Einzelhandel auf Teilflächen dieses Kerngebietes berücksichtigt. Für einen generellen Ausschluss von großflächigem Einzelhandel im Kerngebiet fehlt dagegen im Hinblick auf die Wahrung der Zweckbestimmung als Kerngebiet die Rechtsgrundlage.

### **IV. 3 Verkehrliche Auswirkungen**

Die Errichtung von bis zu 1.050 Wohnungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b und von insgesamt bis zu 2.750 Wohneinheiten im neuen Stadtquartier „Europacity“ insgesamt wird zu einer nicht unerheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Heidestraße führen. In einem Verkehrsgutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH, „Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße“, Abschlussbericht November 2011) wurde deshalb untersucht, wie hoch die künftige Verkehrsbelastung der Heidestraße und angrenzender Straßenzüge sein wird und welche baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen notwendig sind, um die veränderten Verkehrsströme abwickeln zu können.

Das künftige Kfz-Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet wurde gemäß den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2006) anhand der im (mittlerweile geteilten) Bebauungsplan 1-62 zugelassenen Bruttogeschossfläche, einer Abschätzung der Nutzungsverteilung in den geplanten Baugebieten sowie einer Annahme zur Verteilung der Wege der künftigen Nutzer - unterschieden nach Bewohnern und Beschäftigten - auf unterschiedliche Verkehrsträger (Modal Split) ermittelt. Im Sinne einer Gegenprobe wurde auch das mögliche künftige Stellplatzangebot im Plangebiet als Quelle des Verkehrs herangezogen.

Danach ist mit etwa 13.600 Kfz-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr der Baugebiete beiderseits der Heidestraße (Bebauungspläne 1-62a, b und c) pro Werktag zu rechnen. Bezieht man die geplanten Nutzungen im Bereich Europaplatz (Bebauungsplan II-201c) mit ein, erhöht sich die Belastung um 3.600 Kfz-Fahrten pro Werktag auf insgesamt 17.500 Kfz-Fahrten pro Werktag, die künftig zusätzlich zum Durchgangsverkehr von der Heidestraße zu bewältigen sein werden.

Die künftige Belastung der Heidestraße ohne Berücksichtigung der geplanten Gebietsentwicklung und ohne Änderungen in der Verkehrsführung wurde auf der Grundlage des stadtweiten Verkehrsprognosemodells der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ermittelt, das für das Teilgebiet Heidestraße verfeinert wurde. Danach würde sich 2025 in der Heidestraße zwischen der Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke eine Verkehrsbelastung von 37.500 Kfz pro Tag ergeben, die sich mit 22.500 Kfz pro Tag auf den Straßenzug Nordhafenbrücke / Sellerstraße (B 96) und 17.800 Kfz. pro Tag auf die nördliche Heidestraße verteilt. Ohne die Entwicklung des Plangebiets wäre demnach aufgrund genereller Trends mit einem deutlichen Rückgang der Belastung im Straßenzug Heidestraße-Sellerstraße (B96) und einer nahezu gleich bleibenden Verkehrsbelastung in der nördlichen Heidestraße zu rechnen.

Für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklung des Neuordnungsbereichs auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs außerhalb des Plangebiets wurde der Quell- und Zielverkehr der neuen Baugebiete über das geplante Netz örtlicher Erschließungsstraßen in das Prognosemodell eingebunden. Ferner wurden drei Varianten zur Führung des Hauptverkehrsstroms aus der Heidestraße nördlich des Knotens Heidestraße / Nordhafenbrücke untersucht:

Variante 1: über die Sellerstraße

Variante 2: über die Perleberger und die Fennstraße

Variante 3: etwa gleichmäßige Verteilung auf Sellerstraße und Perleberger/ Fennstraße

Für diese Varianten sowie für eine Variante ohne Gebietsentwicklung (Nullvariante) wurde anhand des „Handbuchs zur Bemessung von Verkehrsanlagen“ (HBS 2001, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) die Verkehrsqualität an den maßgeblich betroffenen Knotenpunkten (Heidestraße/ Zufahrt zur Nordhafenbrücke, Heidestraße/ Perleberger Straße, Sellerstraße/ Müllerstraße und Fennstraße/ Müllerstraße) untersucht. Dabei wurden verschiedene Einflussfaktoren wie Grünzeiten, Umlaufzeiten sowie organisatorische und bauliche Anpassungen an den vier Knotenpunkten berücksichtigt, um eine Optimierung des Zusammenwirkens der Knotenpunkte in Bezug auf Verkehrsfluss, Sicherheit und Bequemlichkeit für möglichst alle Verkehrsarten zu erreichen oder mindestens für Berlin übliche Standards nicht zu unterschreiten.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen stellte sich heraus, dass die Variante 3 mit einer etwa gleichmäßigen Verteilung des Hauptverkehrsstroms auf die Straßenzüge Nordhafenbrücke/ Sellerstraße und Perleberger Straße/ Fennstraße insgesamt die günstigste Lösung darstellt. Diese Lösung wird jetzt auch der weiteren Straßenplanung zugrunde gelegt. Die prognostizierten Kfz-Verkehrsbelastungen ergeben sich danach wie folgt:

Kfz./24 Std.	Heidestr. Süd	Heidestr. Mitte	Heidestr. Nord	Sellerstraße	Fennstraße
Var. 3	42.800	42.400	24.000	21.000	37.500
Vgl. 2009	41.400	41.400	17.500	25.600	27.700

Anm. Heidestraße Süd: Minna-Cauer-Straße bis Einmündung Planstraße 2.1, Heidestraße Mitte: Einmündung Planstraße 2.1 bis Zufahrt Nordhafenbrücke, Heidestraße Nord: Zufahrt Nordhafenbrücke bis Kreuzung Perleberger Straße, Sellerstraße: Östlich der Nordhafenbrücke, Fennstraße: Östlich der Fennbrücke.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung in der südlichen und mittleren Heidestraße zeigt gegenüber der bisherigen Belastung eine nur moderate Erhöhung um weniger als 4 %. In der Sellerstraße ergibt sich gegenüber der Bestandssituation 2009 eine Reduzierung, in der nördlichen Heidestraße und in der Fennstraße dagegen eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs.

Die Untersuchung zeigt weiterhin, dass die veränderten Verkehrsströme durch den mit dem Bebauungsplanverfahren 1-63 vorbereiteten Ausbau der Heidestraße in Verbindung mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und baulichen Anpassungen an den vier genannten Knoten so abgewickelt werden können, dass eine Verminderung der Verkehrsqualität vermieden wird. Die Umweltauswirkungen der veränderten Verkehrsbelastungen in der Heidestraße wurden im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 zum Ausbau der Heidestraße überprüft.

#### **IV. 4 Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur**

Die bebauungsplanbedingte Zunahme der Einwohnerzahl im Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße erhöht die Nachfrage nach Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Plangebiet bzw. in dessen Umfeld.

Ausgehend von bis zu 1.050 Wohnungen bzw. 2.100 Einwohnern im Geltungsbereich des Bebauungsplans, ergibt sich ein Bedarf an bis zu 114 Grundschulplätzen und 95 Plätzen in Kindertagesstätten (vgl. III.3.1.1).

Der bebauungsplanbedingte Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen soll durch den Bau von Kinderbetreuungseinrichtungen im Plangebiet (Bau einer Kindertagesstätte mit 65 Plätzen im südlichen Teilbereich zu Beginn der Gebietsentwicklung und einen bedarfsabhängig zu errichtenden weiteren Standort im nördlichen Bereich) vollständig abgedeckt werden.

Um den aus der Gebietsentwicklung beiderseits der Heidestraße resultierenden Bedarf an Grundschulplätzen abzudecken und weitere absehbare Platzbedarfe im Umfeld des Plangebietes zu befriedigen ist die Errichtung eines Schulneubaus am Standort Chausseestraße/Boyenstraße etwa 600 m östlich des Plangebietes geplant (vgl. III.3.1.1).

Nach Einschätzung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft entsteht in den für das Plangebiet relevanten Schulplanungsregionen 3, 5 und 6 bis zum Schuljahr 2020/21 ein zusätzlicher Platzbedarf an 1.467 Grundschulplätzen. Diese rechnerisch ermittelte Nachfrage berücksichtigt neben den Wohnungsbauvorhaben beiderseits der Heidestraße und in der Lehrter Straße auch Platzbedarfe infolge von Bestandsverdichtung (durch kleinere, verstreute Wohnungsbauvorhaben wie Lückenschließungen oder Dachgeschossausbauten) und durch die altersstrukturelle Entwicklung der in der Region bereits lebenden Einwohner. Der benannte Platzbedarf ist infolge einer Beschlussfassung durch das Bezirksamt Mitte Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns; die Anpassung der Schulentwicklungsplanung steht noch aus.

Zu Aussagen zum bebauungsplanbedingten Bedarf an öffentlichen Grün- und Spielplatzflächen wird auf die Aussagen im Abschnitt III.3.1.1, zur Bedarfsdeckung auf den Abschnitt III.3.5.2 dieser Begründung verwiesen.

#### **IV. 5 Auswirkungen auf geschlechts- und altersspezifische Belange**

Die Regelungen des Bebauungsplans führen zu einer deutlichen Verbesserung der Lebensbedingungen im Geltungsbereich. Sie dienen der grundsätzlichen städtebaulichen Neuordnung des Bereichs unter Nutzung seiner Lagequalitäten und schaffen zusammen mit den geplanten Festsetzungen der Bebauungspläne 1-62b und 1-62c die planungsrechtlichen Voraussetzungen, die Flächen beiderseits der Heidestraße zu einem eigenständigen, urban geprägten Stadtquartier zu entwickeln und attraktive Wohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen.

Die getroffenen Regelungen betreffen Frauen und Männer, unterschiedliche Formen des Zusammenlebens, unterschiedliche Altersgruppen sowie unterschiedlich mobile Bevölkerungsgruppen gleichermaßen; eine einseitige und unausgewogene Auswirkung der Planung auf eine der Betroffenen Gruppen ist nicht erkennbar.

#### **IV. 6 Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Auswirkungen auf die Umwelt, die bei einer vollständigen Realisierung sämtlicher durch den Bebauungsplan ermöglichter Vorhaben zu erwarten sind, und im Vergleich dazu die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Verzicht auf diese Planungen werden im Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan schutzgutbezogen dargestellt (siehe Abschnitt II dieser Begründung).

#### **IV. 7 Bodenordnung**

Die Herauslösung der im Bebauungsplan für öffentliche Zwecke (Straßenverkehrsflächen, öffentliche Grünflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) vorgesehenen Flächen aus dem Eigentum der Grundstückseigentümerin, die im Einvernehmen mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gesamtgebiets betreibt, sowie ihre Übertragung an das Land Berlin, werden in einem Rahmenvertrag zur Gebietsentwicklung geregelt, der zwischen den Eigentümern und dem Land Berlin geschlossen wurde, und setzt keine weiteren bodenordnenden Maßnahmen voraus.

#### **IV. 8 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung**

##### *(a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben*

Für das Gesamtprojekt Europacity wurde zwischen dem Land Berlin und den Privatinvestoren, mit denen die Entwicklung der Flächen in Kooperation erfolgt, am 21. Juli 2011 ein städtebaulicher Rahmenvertrag geschlossen, der die wesentlichen Leistungen, Termine und Kosten regelt. Gemäß der Regelungen in diesem Vertrag verpflichteten sich die Investoren zur Übernahme der Kosten für Ordnungsmaßnahmen, Grundstücks-

übertragungen, Planungs- und Gutachterleistungen, Bodenordnungsmaßnahmen, Baufeldfreimachungen, Dekontaminationen, Kampfmittelbeseitigung, Herstellung der öffentlichen Erschließungsstraßen, Beteiligung an der Finanzierung der Herstellung des Uferwegs und der Parkanlage, Finanzierung von Naturschutzmaßnahmen, Wettbewerben und soziale Infrastruktur (Grundschule und Kita). Dieser Rahmenvertrag wurde durch den städtebaulichen Vertrag vom 9. Dezember 2014 ergänzt.

Der Bau der Uferpromenade mit Regenentwässerung, die Herstellung der Fußgänger- und Radfahrbereiche, Maßnahmen an den Spundwänden sowie der Bau einer Brücke über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal werden mit 90 % GRW-Fördermitteln zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur i. H. v. 10 % finanziert. Die Bereitstellung der Komplementärmittel i. H. v. 10 % erfolgt bei Kapitel 1210, Titel 70116 sowie Kapitel 1255, Titel 72200.

Für die Finanzierung der Herstellung des Fußgängerbereiches (Stadtplatzes) finden derzeit abschließende Gespräche statt. Die vorgesehene Gesamtfinanzierung kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

SensStadtUlm



Gesamtfinanzierung Europacity/Heidestraße Stand: 15.01.2016

Maßnahmen	Gesamtkosten	Kapitel 1330, Titel 88306	Kapitel 1210, Titel 70116	Kapitel 2712 <sup>1)</sup> , Titel 72004	Kapitel 1240 <sup>2)</sup> , Titel 89363	Kapitel 1210, Titel 34201 (Gegenfinanzierung durch Investor)	Kapitel 1210, Titel 34290 (zweckgebundene Einnahmen vom Investor)
1. Grün- und Freiraumsystem	8.253.787 €	90 %ige GRW-Förderung	10 %iger Eigenanteil/Berlins				
1.1 Uferpromenade	3.900.680 €	3.510.612 €	390.068 €				
1.2 Döberitzer Grünzug	1.558.920 €	1.403.028 €	155.892 €			610.650 €	
1.3 Nordhafenpark	778.400 €	700.860 €	77.840 €				
1.4 Freitreppe	834.787 €	751.308 €	83.479 €				
1.5 Regenentwässerung für 1.1 + 1.2	1.181.000 €	1.062.900 €	98.100 €	20.000 €			
1.6 Brückenzugang	2.908.000 €	180.000 €	1.900.000 €	78.000 €	750.000 €		
2. Stadtplatz	757.000 €		757.000 €				757.000 €
3. Spielplatz mit Lärmschutzwänden	11.918.787 €	7.428.408 €	3.642.379 €	98.000 €	750.000 €	610.650 €	2.657.000 €
<b>Zwischensumme 1. - 3.</b>				<b>Finanzierung</b>			
		Kapitel 1330, Titel 88306	Kapitel 1255, Titel 72200			Kapitel 1210, Titel 34201 (Gegenfinanzierung durch Investor)	
4. Tiefbaumaßnahmen	4.861.792 €	90 %ige GRW-Förderung	10 %iger Eigenanteil/Berlins				
4.1 Wasserbau	3.001.792 € <sup>3)</sup>	2.701.613 €	300.179 €			424.350 €	
4.2 Brücke	1.860.000 € <sup>3)</sup>	1.674.000 €	186.000 €				
<b>Zwischensumme 4.</b>	<b>4.861.792 €</b>	<b>4.375.613 €</b>	<b>486.179 €</b>			<b>424.350 €</b>	
<b>Summe 1.- 4.</b>	<b>16.780.579 €</b>	<b>11.804.021 €</b>	<b>4.128.558 €</b>	<b>98.000 €</b>	<b>750.000 €</b>	<b>1.035.000 €</b>	<b>2.657.000 €</b>
<b>Summe GRW aus 1.- 4.</b>	<b>13.115.579 €</b>	<b>11.804.021 €</b>	<b>1.291.558 €</b>	<b>20.000 €</b>		<b>1.035.000 €</b>	

1) Kapitel 2712 - Stadtentwicklung und Umwelt - Titel 72004 - Umgestaltung von Stadtplätzen - (bis zum Haushaltsjahr 2015 bei Kapitel 1255, Titel 72004 nachgewiesen)  
 2) Kapitel 1240 - Wohnungswesen, Wohnungsneubau, Stadterneuerung, Soziale Stadt -, Titel 89363 - Zuschüsse zur Förderung von Maßnahmen im Rahmen des Programms Stadumbau West -;  
 3) Betrag gem. Kostenschätzung vom 29.01.2013

Das Land Berlin trägt die für die Unterhaltung und Pflege der öffentlichen Grünanlagen sowie für die Unterhaltung der neuen Brücke entstehenden Kosten. Die anteilig höheren Unterhaltungskosten für die Uferwände werden zur Zeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin verhandelt.

(b) *Personalwirtschaftliche Auswirkungen*

Keine.

## **V. Verfahren**

### **V. 1 Aufstellungsbeschluss 1-62**

Das Bezirksamt Mitte hat am 18. August 2009 die Aufstellung eines Bebauungsplans mit der Bezeichnung 1-62 für die beiderseits anliegenden Grundstücke der Heidestraße zwischen Perleberger Straße und Minna-Cauer-Straße bzw. Invalidenstraße beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt für Berlin (Nr. 41) vom 4. September 2009 auf Seite 2192 bekannt gemacht.

### **V. 2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden 1-62**

Ausgewählte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 26. März 2010 von der Planung (für den Gesamtbereich des nachfolgend geteilten Bebauungsplans 1-62) unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme, auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung, aufgefordert. Insgesamt gingen 49 Rückäußerungen ein, von denen 44 Anregungen und Hinweise zur Planung enthielten. Alle Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind in die Abwägung eingegangen; die Hinweise zur Umweltprüfung wurden im Umweltbericht abgearbeitet.

Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden wurde die Planzeichnung im Bereich des Bebauungsplans 1-62b in folgenden Punkten geändert bzw. ergänzt:

- Reduzierung des Geltungsbereichs um gewidmete Flächen des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals,
- Gliederung des Kerngebiets nach zulässiger Nutzungsart (zur Vermeidung einer mit den Zielen der Zentrenentwicklung unverträglichen Einzelhandelsentwicklung),
- Ergänzung der Zweckbestimmung „Kinderspielplatz“ für die öffentliche Grünfläche im Norden des Plangebiets,
- Verzicht auf eine Anbaumöglichkeit an den denkmalgeschützten Kornspeicher, Vergrößerung des Abstandes der südwestlich vorgelagerten Bebauung,
- Aufnahme einer textlichen Festsetzung zu lärmschützenden Grundrissen bzw. schallgedämmten Lüftungsanlagen sowie zur geschlossenen Ausführung von Außenwohnbereichen für durch Verkehrslärm beeinträchtigte Bauflächen,
- Festsetzung einer mit einem Geh- und Radfahrrecht zu belastenden Fläche in östlicher Verlängerung der Döberitzer Straße,
- Verzicht auf ein Fahrrecht (außer Radfahrer) nördlich der Fläche für Gemeinbedarf „Justiz“ (zur Vermeidung von Schleichverkehr),
- Ergänzung der Straßenbegrenzungslinie an der südlichen Heidestraße gegenüber der Einmündung der Minna-Cauer-Straße,
- Anpassung der nachrichtlichen Übernahme des Baudenkmals „Kornspeicher“ an die vom Landesdenkmalamt festgelegte Abgrenzung,

- nachrichtliche Übernahme von gewidmeten bzw. planfestgestellten Flächen und Anlagen der Bahn, der Bundesstraße B 96 und der Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Invalidenstraße – Hauptbahnhof,
- Aufnahme einer textlichen Festsetzung, nach der die festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung bisheriger Straßenverkehrsflächen der Bundesstraße bis zur Aufgabe des Widmungszwecks unzulässig ist.

Weiteren Hinweisen wurde – soweit zutreffend und für diesen Bebauungsplan relevant - durch Änderung und Ergänzung der Begründung Rechnung getragen.

### **V. 3 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit 1-62**

In der Zeit vom 14. Juni 2010 bis einschließlich 9. Juli 2010 wurde im Stadtplanungsamt Mitte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans 1-62 (d.h. für den Gesamtbereich des nachfolgend geteilten Bebauungsplans) mit Stand 3. Juni 2010 durchgeführt. Während dieser Zeit hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, sich über die allgemeinen Ziele der Planung, die Inhalte des Bebauungsplans und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung zu informieren. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde durch Anzeigen in drei Tageszeitungen und über die Internetseite des Bezirksamtes Mitte öffentlich bekannt gemacht.

In die ausgelegte Unterschriftenliste trugen sich sieben Bürger ein. Außerdem wurden vierzehn schriftliche Stellungnahmen abgegeben. Für die Bebauungsplanung relevante Stellungnahmen bezogen sich auf folgende Sachverhalte:

- Zweifel an der Erforderlichkeit der Planung
- Bedenken gegen die Trassenentscheidung und Breitenfestlegung der Bundesstraße B96
- Wunsch nach stärkerem Bezug der Wohnquartiere zum Wasser
- Wunsch nach stärkerer Berücksichtigung des Kornversuchsspeichers als Baudenkmal
- Kritik am geplanten Wohnanteil (zu hoch/ zu niedrig)
- Bedenken gegen zu hohe bauliche Dichte
- Kritik an mangelnder Absicherung von Wohnfolgeeinrichtungen
- Bedenken gegen unzureichende Grünflächenversorgung
- Bedenken gegen die zu geringe Breite der Uferpromenade
- Wunsch nach Weiterführung des Döberitzer Grünzugs
- Forderung nach ergänzenden Festsetzungen zur Begrünung und zum Umweltschutz
- Hinweis auf Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffe
- Wunsch nach stärkerer Berücksichtigung des Kulturstandortes
- Kritik am geplanten Hafenbecken
- Unterstützung für die geplanten Kanalbrücken
- Kritik am mangelnden Regelungsinhalt des Bebauungsplans

Die im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen sind in das weitere Bebauungsplanverfahren eingeflossen.

Die Planzeichnung wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs 2011 um Festsetzungen zur zulässigen Grundflächenzahl, zur Höhe baulicher Anlagen, um nachrichtliche Übernahmen vor allem aber um textliche Festsetzungen, u.a. zur näheren Bestimmung der in den Baugebieten allgemein und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, zu öffentlichen Gehrechten, zur Berücksichtigung des Immissionsschutzes und zur Begrünung der Baugebiete ergänzt.

#### **V. 4 Änderung des Geltungsbereichs 1-62**

Im Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden Geltungsbereichsanpassungen gegenüber dem Aufstellungsbeschluss erforderlich. Der Geltungsbereich wurde um die folgenden Flächen erweitert:

- westliche Teilfläche des Flurstück 260 zwischen Döberitzer Straße und Minna-Cauer-Straße,
- nördliche Teilfläche des Grundstücks Heidestraße 23,
- Teilflächen der Heidestraße im Bereich der Nordhafenbrücke,
- Teilfläche des Flurstücks 204 im Bereich der Heidestraße 3 sowie
- Teilfläche der Minna-Cauer-Straße (nördliche Ecke zur Heidestraße).

Gleichzeitig wurde der Geltungsbereich um die folgenden Flächen verringert:

- Fläche nördlich der Döberitzer Straße (Flurstück 258),
- Teilflächen des Bahngeländes westlich der Heidestraße bis zur Perleberger Straße,
- Grünfläche an der Heidestraße zwischen Fenn- und Nordhafenbrücke,
- Teilfläche des Nordhafen zwischen Nordhafenbrücke und Kieler Brücke,
- Fläche an der nordwestlichen Ecke der Sandkrugbrücke (Flurstück 64/2) sowie
- Teilfläche des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal südlich der Kieler Brücke.

Der Beschluss dieser Geltungsbereichsanpassungen wurde am 5. April 2011 vom Bezirksamt gefasst und der Beschluss im Amtsblatt Nr. 42 vom 23. September 2011 auf S. 2319 bekannt gemacht; in der Entwurfsfassung des Bebauungsplans zur Behördenbeteiligung sowie in der Begründung dazu wurden sie bereits berücksichtigt.

#### **V. 5 Beteiligung der Behörden 1-62**

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs und der zugehörigen Begründung vom 25. März 2011 für den gesamten Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 30. März 2011 von der Planung unterrichtet und zur Stellungnahme bis zum 06. Mai 2011 aufgefordert. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung einschließlich Umweltbericht beigefügt. Das Verkehrsgutachten einschließlich der lärmtechnischen und der lufthygienischen Untersuchung wurde den zuständigen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

In das Beteiligungsverfahren wurden insgesamt 46 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Fachabteilungen des Bezirks) einbezogen. Insgesamt gingen 33 Rückäußerungen ein, von denen 25 Anregungen und Hinweise zur Planung enthielten. Aufgrund der später erfolgten Teilung des Bebauungsplans sind einige Stellungnahmen für den hier vorliegenden Bebauungsplan 1-62b nicht oder nur teilweise relevant und finden in den Bebauungsplanverfahren 1-62a und 1-62c Berücksichtigung.

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt worden und führten im Ergebnis auf den Flächen östlich der Heidestraße zu folgenden Änderungen des Bebauungsplanentwurfs:

##### Ergänzende Festsetzungen zur Steuerung des Einzelhandels

Den Bedenken der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abteilung I Rechnung tragend wurden Festsetzungen zur Zulässigkeit von Einzelhandelseinrichtungen nicht nur im Bebauungsplan 1-62b ergänzt und damit das geforderte Einvernehmen mit den Grundsätzen und Zielen des StEP Zentren 3 und dem bezirklichen Zentrenkonzept hergestellt. Das planungsrechtlich ermöglichte Verkaufsflächenpotenzial wurde auf ein stadtverträgliches Maß begrenzt und die Einzelhandelsentwicklung im neuen Stadtquartier vorrangig auf die Sicherung einer qualifizierten Grundversorgung für die dortigen Einwohner und Beschäftigten gelenkt. Im Mischgebiet wurden Einzelhandelsflächen auf das erste Vollgeschoss und mit

Ausnahme der Mischgebietsteile am damaligen Stadtplatz auf eine 20 m tiefe Zone entlang der Heidestraße begrenzt; auf rückwärtigen Flächen im Bereich „Kunst-Campus“ ergänzend eine (zunächst sortimentsabhängige) Zulassungsfähigkeit für kleine Einzelhandelsbetriebe ermöglicht. Großflächiger Einzelhandel wurde auf ausgewählte Standorte begrenzt und (zunächst zusätzlich) auf Sortimente der Nahversorgung beschränkt. Die Zentrenverträglichkeit der geänderten Festsetzungen wurde durch ein Einzelhandelsgutachten Anfang 2012 bestätigt.

#### Ergänzende Festsetzungen zum Lärmschutz

Im Ergebnis der Abwägung der vorgebrachten Bedenken von Seiten der seinerzeit zuständigen Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz und des Bezirksamtes Mitte (Fachbereich Umwelt/Immissionsschutz sowie Straßen- und Grünflächenamt) wurden die Schallschutzfestsetzungen modifiziert und vor allem für Gebäude entlang der Heidestraße ergänzt (Ausweitung der Festsetzung zur lärmschützenden Grundrissausrichtung, Auflagen für Außenwohnbereiche wie Balkone und Loggien, zusätzliche Schutzmaßnahmen für lärmzugewandte Aufenthaltsräume sowie Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Festsetzung einer Mindestgeschossigkeit entlang der Heidestraße). Aufgrund neuer Erkenntnisse wurden die Schallschutzfestsetzungen im weiteren Verfahren dann noch mehrfach überarbeitet.

#### Geltungsbereichserweiterung

In der Absicht Planungs- und Baurecht für die Brückenverbindungen über den Schifffahrtskanal zu schaffen, wurden die dafür notwendigen Flächen – zunächst einschließlich der Zugangsbereiche auf der östlichen Kanalseite - in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen. Weil Brücken über eine planfestgestellte Wasserstraße nicht als solche im Bebauungsplan festgesetzt werden können und darüber hinaus Modifizierungen für den Anlandungspunkt und die Anbindung der südlichen Kanalbrücke notwendig wurden, erfolgte im weiteren Bebauungsplanverfahren wieder eine Ausklammerung der Flächen auf der östlichen Kanalseite aus dem Geltungsbereich. Für beide Brücken ist weiterhin der Anschluss an vorhandene öffentliche Verkehrsflächen bzw. öffentlich gewidmete Grünflächen gewährleistet. Das erforderliche Planungs- und Baurecht ist außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu schaffen. Es ist eine Kreuzungsvereinbarung zwischen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung (WSV) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) zu schließen.

#### Sonstige Festsetzungen

- Entfall der ursprünglichen Zweckbestimmung „Hafen“ für das – im weiteren Bebauungsplanverfahren nicht weiterverfolgte – Wasserbecken am Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal und geringfügige Verschiebung der festgesetzten Wasserfläche nach Süden;
- Verzicht einer Baugebietsfestsetzung (zur Errichtung eines Pavillons) innerhalb der Platzfläche;
- ergänzende Festsetzung zur Anrechnung von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen bei der Ermittlung der Geschossfläche in den Wohn- und Mischgebieten;
- Vorbereitung von Geh- und Radfahrrechten zugunsten der Allgemeinheit in den künftigen Brückenbereichen (Festsetzung einer Mindest- und Höchstbreite, Festsetzung zur Höhenlage der Brücken);
- Änderung der textlichen Festsetzung zur Begrünung der Baugrundstücke (Reduzierung der Pflanzdichten auf 400 m<sup>2</sup> in den Wohngebieten und 600m<sup>2</sup> in den Misch- und Kerngebieten sowie Präzisierungen zur Art der Baumpflanzungen);
- Beschränkung der Festsetzung zur Mindesthöhe für Erdgeschoss auf Gebäude entlang der Heidestraße und der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Stadtplatz“;
- ergänzender Hinweis auf den planfestgestellten Status der Invalidenstraße.

Die Aussagen in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62b wurden entsprechend angepasst und um zusätzliche Aussagen insbesondere zur Zentrenverträglichkeit planungsrechtlich zulässiger Einzelhandelseinrichtungen und zur Lärmbelastung in den einzelnen Baugebieten und den jeweils geplanten Schutzmaßnahmen ergänzt.

Weitere Stellungnahmen zur Sicherung kultureller Nutzungen, zu verkehrlichen Belangen, zur Luftschadstoffbelastung, zum planfestgestellten Regenrückhaltebecken in der Grünfläche, zum Artenschutz, zu bestehenden Bodenbelastungen, der geplanten Entwässerung und einer bestehenden Fernwärmeleitung führten nicht zu Änderungen der Planzeichnung oder der textlichen Festsetzungen, wurden aber teilweise durch Klarstellungen und Ergänzungen in der Begründung berücksichtigt.

Daneben gab es verschiedene Stellungnahmen zum seinerzeit geplanten Hafen im Bereich des zentralen Stadtplatzes, die mit der mittlerweile vollständig aufgegebenen Planung eines Wasserbeckens gegenstandslos geworden sind.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 05. März 2012 über das Ergebnis der Behördenbeteiligung informiert worden.

## **V. 6 Erneute Änderung des Geltungsbereichs 1-62**

Im Ergebnis der Straßenvorplanung und der im Zusammenhang damit durchgeführten Verhandlungen mit den Eigentümern von für die Umsetzung der Straßenplanung benötigten Grundstücken wurden weitere Geltungsbereichsanpassungen erforderlich. Eine 3,25 m tiefe Teilfläche der Vorgartenzone der Grundstücke Heidestraße 45-55, die nicht mehr für die Straßenerweiterung in Anspruch genommen werden soll, wurde aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 ausgegliedert und dem Bebauungsplan 1-62 zugeschlagen. Diese Geltungsbereichsänderung wurde am 4. Oktober 2011 vom Bezirksamt beschlossen und im Amtsblatt Nr. 49 vom 4. November 2011 auf S. 2713 bekannt gemacht.

Außerdem wurden – in der Absicht Planungs- und Baurecht für die Brückenverbindungen über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal zu schaffen – die dafür benötigten Flächen (einschließlich der seinerzeit vorgesehenen Zugangsbereiche auf der östlichen Kanalseite) in den Bebauungsplan 1-62 einbezogen. Für die geplante Brücke über die Bahnanlagen und die erforderlichen Flächen zur Anrampung im Brückenvorfeld wurde ein eigenständiges Bebauungsplanverfahren mit der Bezeichnung 1-88 C eingeleitet.

Das Bezirksamt Mitte hat entsprechend am 21. Februar 2012 beschlossen, den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 um eine Teilfläche des Grundstücks Scharnhorstraße 34-35 und einen Abschnitt der Kieler Straße sowie dem jeweils angrenzenden Abschnitt des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal zu erweitern und um eine nordwestlich des Grundstücks Heidestraße 45 liegende Teilfläche des Flurstücks 223 (Flur 43) entlang der Bahntrasse einzuschränken. Der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 9 vom 2. März 2012 auf S. 298 bekannt gemacht.

## **V. 7 Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62 zur Weiterbearbeitung in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c**

Nach Durchführung der Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zeichneten sich im Zuge der weiteren Projektentwicklung unterschiedliche Entwicklungen für die Flächen der beiden Haupteigentümer im Gebiet ab. Während für die Flächen östlich der Heidestraße durch einen Kooperationsvertrag zwischen dem Eigentümer und einem Projektentwickler ein erhöhter Entwicklungsdruck entstand, wurde vom Eigentümer der überwiegenden Flächen westlich der Heidestraße eine Überarbeitung der dortigen Bauungs- und Nutzungsstruktur vorgenommen. Der bis dahin vorgesehene hohe Anteil von Dienstleistungs- und Gewerbeflächen entlang der Bahntrasse sollte dort unter Anpassung des städtebaulichen Konzeptes zu Gunsten eines höheren Wohnanteils reduziert werden.

Um Verzögerungen der Gebietsentwicklung durch den notwendigen Umplanungs- und Abstimmungsprozess zu vermeiden, wurde eine Aufteilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans 1-62 vorgenommen. Das Bebauungsplanverfahren für die Flächen westlich

der Heidestraße (mit Ausnahme der Flächen südlich der Döberitzer Straße) wird ab 2012 unter der Bezeichnung 1-62a und für die Flächen östlich der Heidestraße unter der Bezeichnung 1-62b weitergeführt. Aufgrund der Planungsbefangenheit der Flächen südlich der Döberitzer Straße bis zur Fertigstellung der S-Bahnlinie S 21 sollen diese in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren 1-62c beplant werden.

Der Teilungsbeschluss des Bezirksamts Mitte erfolgte am 24. April 2012 und wurde im Amtsblatt Nr. 18 vom 04. Mai 2012 auf S. 717 bekannt gemacht.

## **V. 8 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 1-62b 2012**

Das Bezirksamt Mitte hat in seiner Sitzung am 24. April 2012 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs 1-62b gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Bedingt durch die Teilung des Bebauungsplans wurde für den Bebauungsplan 1-62b eine neue Planzeichnung erstellt und die Aussagen in der Begründung einschließlich Umweltbericht angepasst.

Der Entwurf des Bebauungsplans 1-62b vom 6. Juni 2012 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin Nr. 22 vom 1. Juni 2012 auf Seite 839 mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) vom 18. Mai 2012 sowie umweltbezogenen Stellungnahmen zu Boden- und Grundwasserbelastungen, Artenschutz-, Naturschutz-, Verkehrs-, Lärm-, Luftgüte-, Wasser- und Denkmalbelangen und Gutachten zu den Biotoptypen, zum Baumschutz, Artenschutz, Altlasten, Verkehr, Schallschutz, Lufthygiene, Gewässerökologie, Verschattung sowie Tagesbelichtung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 11. Juni 2012 bis einschließlich 11. Juli 2012 öffentlich ausgelegt. Dabei wurde auf die Behandlung nicht fristgemäß abgegebener Stellungnahmen sowie auf § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung hingewiesen. Darüber hinaus wurde durch Anzeigen in drei Berliner Tageszeitungen am 8. Juni 2012 und über die Internetseite des Bezirksamtes Mitte auf die öffentliche Auslegung hingewiesen.

Zwei Bürger haben die Gelegenheit zur Einsichtnahme in den Entwurf des Bebauungsplans in den Räumen des Bezirksamtes wahrgenommen und sich in die Unterschriftenliste eingetragen. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden sieben schriftliche Stellungnahmen eingereicht, die nach Abwägung aller Belange wie folgt bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden:

*Stellungnahme:* Von der Stiftung Preußischer Kulturbesitz wird darauf hingewiesen, dass vor Beginn konkreter Baumaßnahmen ein Beweissicherungsverfahren für den Hamburger Bahnhof und die Rieck-Halle durchzuführen sei. Gegebenenfalls muss während der Bauzeit ein Erschütterungssystem installiert werden, um ein Warnsystem zum Schutz der Kunstwerke zur Verfügung zu haben.

*Abwägung:* Die Hinweise werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* Von der Vereinigung Deutscher Schinkelpreisträger e.V. wird eine Überarbeitung der Planung im Hinblick die Erfordernisse für das „Schaufenster E-Mobilität“ empfohlen. Es wird eine mangelnde Koordination mit der Verkehrsplanung, z.B. mit dem B-Plan 1-63 beklagt.

*Abwägung:* Eine Berücksichtigung von Maßnahmen im Rahmen des Programms „Schaufenster Elektromobilität“ ist auf nachfolgenden Planungsebenen möglich, ohne dass dafür eine Überarbeitung der Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62b nötig ist. Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans 1-62b sind mit den Inhalten des Bebauungsplans 1-63 abgestimmt.

*Stellungnahme:* Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. kritisiert die Begründung zur hohen Baudichte. Die Notwendigkeit der Nachverdichtung und Innenentwicklung zum Schutz des Außenraums wird in Frage gestellt und die Rechtfertigung der Planung durch die Vorgaben des Masterplans werden hinterfragt.

*Abwägung:* Beim Masterplan Berlin Heidestraße handelt es sich um eine von der Gemeinde beschlossene städtebauliche Planung (Beschluss durch Senat und Bezirksamt am 5. Mai 2009). Sie ist nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden und der Vorrang der Innenentwicklung sind als Planungsgrundsätze in verschiedenen Rechtsnormen verankert. Durch die Wiedernutzbarmachung von Bahnbrachen verringert die vorliegende Planung die zusätzliche Inanspruchnahme von Grund und Boden. Wegen der Bedienung eines unstreitig bestehenden Bedarfs an Wohn- und Gewerbeflächen ist von einer Entlastung der Nachfrage nach Außenbereichsflächen auszugehen.

*Stellungnahme:* Es werden Beeinträchtigungen des Uferwegs durch Verschattung aufgrund der bis auf 6 m heranreichenden Bebauung befürchtet.

*Abwägung:* Mit Verschattung von Teilen der Uferpromenade ist vor allem spätnachmittags zu rechnen. Die dadurch verursachte Beeinträchtigung der freiraumbezogenen Erholungsqualität ist nicht erheblich. Durch die Lage am Wasser und die an vielen Stellen geplanten Unterbrechungen der Bebauung sowie den Stadtplatz ist insgesamt von einer guten Belichtung der Flächen auszugehen.

*Stellungnahme:* Die Bewertung der Flächen nach § 34 BauGB und die damit einhergehende Nicht-Ausgleichspflicht für Eingriffe in Natur und Landschaft wird in Frage gestellt. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter sowie auf den Biotopverbund seien erheblich und nicht ausgleichbar; Minderungsmaßnahmen sollten verstärkt werden. Aufgrund der stadträumlich isolierten Lage sei der Geltungsbereich außerdem zumindest teilweise nach § 35 BauGB zu bewerten.

*Abwägung:* Als Minderungsmaßnahmen für (nicht ausgleichspflichtige) Eingriffe in Natur und Landschaft trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Begrünung der Baugrundstücke (Baumpflanzungen) und zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen. Durch die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage im Norden des Plangebiets ist von einer ökologischen Aufwertung dieser bisher gewerblich genutzten Fläche auszugehen. Darüber hinaus wird ein weitgehender Erhalt der Vegetation im Bereich der Uferböschung (überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs) angestrebt. In Abwägung mit den Zielen des Bebauungsplans zur Schaffung eines neuen innenstadtypisch urbanen Stadtquartiers sind weitere Maßnahmen zur Minderung der Eingriffe in Natur und Landschaft im Geltungsbereich nicht umsetzbar.

Die stadträumlich isolierte Lage des Plangebietes wird vor allem durch die Trennwirkungen von Kanal und Bahntrassen hervorgerufen. Eine isolierte Lage im Sinne des Fehlens eines Siedlungszusammenhangs liegt nicht vor.

*Stellungnahme:* Es wird auf die hohe ökologische Wertigkeit des Ulmenaufwuchses im gesamten Gebiet hingewiesen und die absehbaren umfangreichen Baumfällungen auch von Bäumen, die unter die Berliner Baumschutzverordnung fallen, kritisiert.

Folgende Maßnahmen-Hinweise aus dem Gutachten zur Biotoptypen-Kartierung und Baum-Kartierung werden zitiert und unterstützt:

- Integration vorhandener Baumbestände in geplante Freiflächen, Innenhöfe und Grünzüge (z.B. Döberitzer Grünzug) sollte geprüft werden;
- Der vorhandene Lindenbestand westlich des Hamburger Bahnhofs sollte erhalten und ergänzt werden;
- Bei geplanten Baumpflanzungen sollten Ulmen bevorzugt werden;
- Es sollten Möglichkeiten zur Einbindung der Pionierwaldstandorte und zum Erhalt des Ufergehölzstreifens entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals geprüft werden.
- Für den nach § 26 Berliner NatSchG geschützten Trockenrasenstandort sollten Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen geprüft werden.

*Abwägung:* Die im Gutachten verschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich wurden in der Umweltprüfung auf ihre Vereinbarkeit mit den anderen Zielen des Bebauungsplans geprüft. Die Festsetzung von Erhaltungsbindungen ist angesichts der Unklarheit über die genaue Lage der Gebäude und Tiefgaragen innerhalb der Baufelder und



der angestrebten baulichen Dichten nicht möglich. Bei der Gestaltung der öffentlichen Freiflächen und der öffentlichen Grünfläche sollen Bestandbäume so weit wie möglich berücksichtigt werden. Welche Bäume sinnvoll in die Planungen integriert werden können, ist aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar. Der mögliche Erhalt von Bäumen und die vorzunehmenden Ersatzpflanzungen werden im Verfahren nach Baumschutzverordnung festgelegt.

Nach Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans 1-62 liegt der Trockenrasen nunmehr im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a. In diesem Verfahren sind daher keine Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen für die Fläche erforderlich.

Die Uferböschung liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Festsetzungen zu ihrer Erhaltung können daher nicht getroffen werden. Außer im Bereich des Stadtplatzes, wo eine Treppenanlage im Bereich der heutigen Uferböschung geplant ist, sollen vorhandene Wertigkeiten der Böschung im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

*Stellungnahme:* Der geschätzte Umfang an unbebauten, als Ziergrün gestalteten Bereichen in den Baugebieten wird als zu hoch erachtet, da 10 bis 30 % für Wege, Müllplätze usw. abgezogen werden müssten.

*Abwägung:* Bei der Berechnung der unbebaut verbleibenden Bereiche wurden die Überschreitungsmöglichkeiten der GRZ durch Nebenanlagen, Stellplätze etc. bereits berücksichtigt. Bestimmte Anlagen (Zugänge zum Gebäude, bauliche Anlagen bis 5 m<sup>2</sup> Größe) bleiben bei dieser Betrachtung unberücksichtigt. Trotzdem ist der geschätzte Umfang an Freiflächen in den Baugebieten realistisch. Die bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche nicht zu berücksichtigenden Anlagen sind insgesamt kleinflächig, so dass sie im Rahmen einer städtebaulichen Betrachtung unberücksichtigt bleiben können.

*Stellungnahme:* Es wird auf die hohe Lärm- und Luftbelastung im Gebiet hingewiesen, die sich weiter verschlechtern wird. Auch zusätzlich bekannte Belastungen im Umfeld müssten in die Untersuchungen einbezogen werden. Es wird vor unerträglichen klimatischen Auswirkungen der Planung (sommerliche Hitze, Unwettergefahr und Schwüle) gewarnt.

*Abwägung:* Bei der Betrachtung Lärm- und Luftschadstoffbelastung wurden auch Quellen außerhalb des Plangebietes berücksichtigt, soweit sie für die Prognose relevant waren. Zu berücksichtigen sind aber auch Flächen im Umfeld des Plangebietes, die zur Entlastung beitragen, u.a. der Invalidenfriedhof und das Nordhafenbecken mit umgebenden Grünflächen.

Die Durchlüftung des Gebietes wird sich im Zuge der Bebauung verschlechtern. Dies kann vor dem Hintergrund der Ziele des Bebauungsplans nicht vermieden werden. Das Eintreten von „unerträglichen“ Verhältnissen ist jedoch nicht anzunehmen, da durch Festsetzungen von Freiflächen, zur Begrünung und Dachbegrünung sowie durch den Kanal und die angelagerten Grünflächen mögliche Beeinträchtigungen zumindest teilweise ausgeglichen werden.

*Stellungnahme:* Es werden weitere Kompensationsmaßnahmen für die angestrebte Bebauung und eine Einhaltung der Ziele und Maßnahmen des Landschaftsprogramms Berlin angemahnt.

Die Festsetzungen zur Dachbegrünung sollten verschärft (mind. 70 % der Dachfläche), die geforderte Erdüberdeckung von Tiefgaragen erhöht (Substratschicht mindestens 100 cm) und die Begrünungsverpflichtungen nach Art und Umfang präzisiert werden.

*Abwägung:* Die Ziele des Landschaftsprogramms wurden in die Abwägung einbezogen. Insbesondere wurden sie gegenüber den Zielen des Masterplans Heidestraße als einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung, den Belangen des Ortsbildes, der Wohnraumversorgung und den privaten Belangen der Grundstückseigentümer hinsichtlich der Nutzbarkeit ihrer Grundstücke abgewogen. Im Ergebnis konnten nicht alle durch das LaPro für das Plangebiet aufgestellten Ziele umgesetzt werden.

Der Anteil an zu begrünender Dachfläche (mindestens 60 %) wurde in Abwägung zwischen den Belangen des Umweltschutzes und den Anforderungen an die Ausstattung von Dachflächen mit technischen Einrichtungen, Beleuchtungsflächen und Terrassen bestimmt.

Die dauerhafte Unterhaltung einer Bepflanzung muss nicht explizit festgesetzt werden, sie ergibt sich bereits aus der jetzigen Formulierung.

Die Erdüberdeckung von Tiefgaragen wurde in Abwägung zwischen den Belangen des Umweltschutzes und Belangen der Vorhabenträger bezüglich einer kosteneffizienten Baukonstruktion bestimmt. Die festgesetzte Überdeckung von 80 cm ermöglicht die Anpflanzung von Großsträuchern und Kleinbäumen. Es liegt im Interesse der Vorhabenträger, die Freiflächen auf den privaten Wohngrundstücken so zu begrünen dass ein angenehmer Aufenthalt für die Bewohner ermöglicht wird. Weitergehende Festsetzungen zur Art der Begrünung sollen nicht getroffen werden, um vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten offen zu halten.

*Stellungnahme:* Die Pflanzdichten zur Begrünung der Baugrundstücke sollten erhöht (1 Baum je angefangene 200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche in allgemeinen Wohngebieten und je 400 m<sup>2</sup> in Misch- und Kerngebieten) und die Pflicht zum Erhalt und ggf. Ersatz ergänzt werden. Es wird erfragt, wieso – gemäß Begründung - keine Obstbäume zulässig sein sollen.

Als ergänzende Grünfestsetzungen werden Fassadenbegrünungen und die Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel für alle Außenbeleuchtungen und eine Vor-Ort-Versickerung des anfallenden Regenwassers in den Wohn- und Mischgebieten vorgeschlagen.

Außerdem sollen Vorgaben zur Bepflanzung von Planstraßen, Fußgänger-/ Radfahrbereichen sowie Plätzen mit heimischen Laubbäumen ergänzt werden – am besten durch standortgenaue Verortung; für vorhandene Bäume sollten in Teilbereichen Erhaltungsbindungen festgesetzt werden.

Die Festsetzungen zu Grünverbindungen entlang des Kanalufers und im Zuge der Döberitzer Grünverbindung müssten auch im Hinblick auf die Ziele des Programmplans „Erholung und Freiraumnutzung“ des Landschaftsprogramms überarbeitet werden.

Die nur 3 bis 8 Meter breit geplante betonierte Wegeverbindung entlang des Kanals sei nicht im Sinne des Landschaftsprogramms, das eine Mindestbreite von 30-40m für Grünzüge einfordert, um klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen zu erfüllen. Der Uferweg solle auf mindestens 15 m verbreitert und die bereits bestehende Vegetation erhalten werden. Die Flächen sollten nicht nur als Wegeverbindung, sondern auch als funktionierendes Verbindungsbiotop geplant werden.

Auch die Festsetzungen für den sog. Döberitzer Grünzug werden aufgrund fehlender Regelungen zur Begrünung kritisiert.

*Abwägung:* Es wurden verschiedene Pflanzdichten entwurflich überprüft. Die Festsetzung ist ein Kompromiss, der sowohl eine hinreichende Begrünung sichert als auch eine unerwünschte Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeiten und übermäßige Verschattungen vermeidet. Die Pflanzung von Obstbäumen wird durch den Bebauungsplan nicht ausgeschlossen. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass solche Pflanzungen nicht als ökologischer Ausgleich bei Verfahren nach der BaumSchVO anrechenbar sind. Die textliche Festsetzung wird um den Satz „Die Anpflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen“ ergänzt.

Festsetzungen zur Fassadenbegrünung wurden nicht getroffen, um die Möglichkeiten der Fassadengestaltung nicht zu beschränken. Mangels bodenrechtlichen Bezugs sind insektenfreundliche Leuchtmittel bei der Außenbeleuchtung im Bebauungsplan nicht festsetzbar.

Eine Verpflichtung zur Versickerung des auf den Baugrundstücken anfallenden unbelasteten Niederschlagswassers ergibt sich im Grundsatz bereits aus dem Berliner Wassergesetz. Aufgrund von belasteten Böden ist dies jedoch nicht in allen Teilen des Plangebiets möglich. Mit dem Schifffahrtskanal steht eine Einleitungsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe zur Verfügung.

Es ist geplant, die Straßenverkehrsflächen und die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit Bäumen zu begrünen. Als öffentliche Flächen stehen die genannten Bereiche unter der Gestaltungshoheit der öffentlichen Hand; eine Selbstbindung über den Bebauungsplan wird nicht für erforderlich gehalten.

Die Ziele des Programmplans „Erholung und Freiraumnutzung“ des Landschaftsprogramms in Bezug auf Grünzüge können im Bebauungsplan nicht in der angestrebten

Dimensionierung verwirklicht werden. Die Festsetzung von Grünflächen in der geforderten Art und Breite ist nicht mit den sonstigen Planungszielen für das Gebiet in Einklang zu bringen und musste in der Abwägung weitgehend zurückstehen. Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und dem Vorrang der Innenentwicklung zu. Diese Planungsgrundsätze sind in verschiedenen Rechtsnormen verankert. Im Zielkonflikt zwischen der Schaffung eines dichten und urbanen städtischen Quartiers der Innenentwicklung einerseits und den ökologischen und nutzungsstrukturellen Anforderungen an die Uferzone andererseits wird die relativ geringe Breite der Uferpromenade nach Abwägung hingenommen.

Im Bereich der öffentlichen Grünfläche können die Ziele des Landschaftsprogramms in Bezug auf Grünzüge als erfüllt angesehen werden, ebenso hinsichtlich der Fuß- und Radwegeverbindungen; die geplanten Wegeverbindungen entlang des Kanals und in Ost-West Richtung werden im Bebauungsplan als Flächen für Fußgänger und Radfahrer beziehungsweise als Grünflächen festgesetzt.

In Teilabschnitten sind die Uferbereiche des Kanals nicht Teil des Geltungsbereichs. Festlegungen zu ihrer Gestaltung werden dort in parallelen oder nachgelagerten Planungsprozessen getroffen. Die Gestaltung des Döberitzer Grünzugs ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Beabsichtigt ist auch hier eine teilweise Begrünung der Fläche.

*Stellungnahme:* Angesichts der räumlichen Nähe der geplanten Brücken sowie der Sparzwänge Berlins wird für den Verzicht auf eine der Brücken plädiert.

*Abwägung:* Die beiden geplanten Kanalbrücken sind ein wichtiger Bestandteil des übergeordneten Grün- und Wegekonzeptes und tragen maßgeblich zur Verbindung des Plangebietes mit den benachbarten Stadtquartieren bei. Ein Verzicht auf eine der beiden Querverbindungen wird deshalb unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten abgelehnt.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans schaffen planungsrechtliche Voraussetzungen für den Brückenbau, über ihre Realisierung wird nachfolgend - auch unter Berücksichtigung von Kostenaspekten - gesondert entschieden. Die vom Land Berlin zu tragenden Investitionskosten bleiben begrenzt, da der Bau beider Brücken im Rahmen des GRW-Antrags auf Zuwendungen zur Förderung wirtschaftsnaher Infrastruktur aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur grundsätzlich als förderfähig eingestuft wurde.

*Stellungnahme:* Der Bau eines Wasserbeckens (Stadthafen) auf dem Stadtplatz wird aus ökologischen und finanziellen Gründen hinterfragt. Stattdessen solle dort ein attraktiver Aufenthalts- und Spielort gestaltet werden.

*Abwägung:* Die Planungen für den Stadtplatz wurden grundsätzlich überarbeitet; die Errichtung eines Wasserbeckens wird nicht weiterverfolgt. Stattdessen wird dort jetzt die Anlage von Grünflächen mit entsprechender Aufenthaltsqualität im Sinne des Einwenders angestrebt.

*Stellungnahme:* Die Anlage einer großen öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz wird begrüßt, aber ihre Lage an einer sehr verkehrsbelasteten Stelle im Geltungsbereich kritisiert, weil damit sowohl ihr ökologischer Wert als auch ihr Erholungswert eingeschränkt ist. Es werden eine Einbeziehung des vorhandenen Vegetationsbestandes und ein geringer Versiegelungsgrad angemahnt, um wertvollen Tierarten einen Ersatzlebensraum zu bieten. Außerdem werden Vorschläge zur Vegetationsausstattung und Errichtung von Nisthilfen unterbreitet.

Die in der Begründung benannte Größe der Parkanlage von 7.000 m<sup>2</sup> und der Entfall von in den vorherigen Entwurfsversionen vorgesehenen Grünflächen am Nordhafen werden hinterfragt. Im Vergleich zur FNP-Darstellung wird die geringere Größe der Parkanlage kritisiert.

*Abwägung:* Zum Schutz gegen Verkehrslärm wird die Errichtung von zwei Lärmschutzwänden planungsrechtlich gesichert. Mit den getroffenen Festsetzungen wird sichergestellt, dass in den Aufenthaltsbereichen der Parkanlage und auf der Spielplatzfläche eine ungestörte Freiflächennutzung möglich ist.

Die Gestaltung der Parkanlage einschließlich der Vegetationsausstattung wird in einem nachgelagerten Entwurfsverfahren entwickelt. Festlegungen zum Versiegelungsgrad, zur Einbeziehung des Vegetationsbestandes oder zur künftigen vegetativen Ausstattung sollen auf Ebene des Bebauungsplans deshalb noch nicht getroffen werden.

Die bisher angegebene Flächengröße von 7.000 m<sup>2</sup> beruht auf der Annahme, dass das Regenrückhaltebecken im Knotenbereich (900 m<sup>2</sup>) aufgegeben wird. Da aber eine Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Widmung nicht absehbar ist, wird die Größenangabe der Grünfläche entsprechend korrigiert.

Bei der im Bebauungsplan als öffentliche Parkanlage festgesetzten Teilfläche beiderseits der Zufahrt zur der Nordhafenbrücke handelt es sich um Verkehrsfläche, die zzt. als Teil der Bundesstraße B96 gewidmet sind, nach dem geplanten Rückbau des Kreuzungsbereichs jedoch in die angrenzenden Grünflächen einbezogen werden sollen.

Die westlich des Nordhafens vorhandenen Grünflächen befinden sich teilweise im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und unterliegen der Planfeststellung. Dieser im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan 1-62 ermittelte Sachverhalt führte zur Herausnahme der Flächen aus dem Geltungsbereich. Die Nutzung als Grünfläche bleibt davon unberührt.

Grünverbindungen werden im Flächennutzungsplan in generalisierter Form dargestellt; eine konkrete Flächengröße kann aus den Darstellungen nicht abgeleitet werden. Die im Bebauungsplan vorgenommene Abgrenzung der öffentlichen Parkanlage ist insofern aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

*Stellungnahme:* Es werden weitere ökologisch wirksame Beschränkungen für Werbeanlagen (z.B. Größenbeschränkung) und eine Festsetzung zur gärtnerischen Anlage der nicht überbaubaren Grundstücksflächen gefordert.

Die Begutachtungen zum Vorkommen von Zauneidechsen und Stechimmen werden aufgrund ihres Alters und des Zeitpunkts der Begehung bemängelt und Nachuntersuchungen gefordert; für die Auslöschung der sogenannten „Refugialarten“ (13 Wespen- und 12 Bienenarten) solle ein Ausgleich vorgesehen werden.

*Abwägung:* Die Hinweise zur Anordnung und Gestaltung der Werbeanlagen werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Größere Werbeanlagen sind nach Maßgabe des Bebauungsplans faktisch ausgeschlossen.

Eine Festsetzung zur Begrünung der nichtüberbaubaren Grundstücksflächen wurde ergänzt; sie ist darüber hinaus auch durch die Regelungen der Berliner Bauordnung sichergestellt.

Der Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchung zum Vorkommen von Zauneidechsen wurde im Rahmen des Scopings mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass für das Fehlen der Art vor allem Wanderungsbarrieren im Umfeld des Plangebietes und fehlende größere Bereiche zur Fortpflanzung verantwortlich sind. Auch bei einer längeren oder zeitnäheren Begutachtung würden daher mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Zauneidechsen angetroffen werden. Die Ergebnisse des Gutachtens sind somit ausreichend, um diesen Belang des Artenschutzes und die möglichen Erfordernisse nach § 44 BNatSchG bei der Aufstellung des Bebauungsplans hinreichend berücksichtigen zu können. Die zuständige Senatsverwaltung hat mitgeteilt, dass dem Vollzug des Bebauungsplans keine artenschutzrechtlichen Hinderungsgründe entgegenstehen.

Auch der Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchung zum Vorkommen von Stechimmen wurde im Rahmen des Scopings mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Da die wertgebenden lebensraumtypischen Arten zur Sommerfauna gehören, ist eine Bewertung auch ohne Begehungen im Frühjahr möglich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass von der untersuchten Ordnung keine Arten unter dem besonderen Rechtsschutz der EU stehen. Sie unterliegen allein der bauleitplanerischen Eingriffsregelung.

Die im Bereich des Biesenhorster Sandes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-62a gesicherten Ausgleichsflächen bieten auch für Stechimmen neue Lebensräume. Ein Ausgleich ist aber aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der Aufstellung des Plans zulässig waren.

*Stellungnahme:* Zur Entlastung der Heidestraße wird eine Untertunnelung für den Durchgangsverkehr (B 96) vorgeschlagen; die oberirdische Heidestraße solle dann nur dem Anliegerverkehr (einschließlich Busverkehr) dienen. Südlich der Sellerstraße soll der Tunnel in einer Linkskurve an die Gleise herangeführt werden und unter der vorhandenen Perleberger Brücke kreuzungsfrei zum Friedrich-Krause-Ufer verlaufen.

Es müsse autogerechte Verkehrswege geben, damit die Umweltbelastung (Lärm, Abgase, Unruhe) verringert werden kann. Der Einschätzung, dass es künftig weniger Kfz in Berlin geben soll, wird widersprochen.

*Abwägung:* Der Vorschlag, den Spreebogentunnel im Bereich der Heidestraße unterirdisch weiterzuführen und südlich der Sellerstraße in einer Linkskurve an die Bahngleise heranzuführen, wird weder als verkehrlich sinnvoll noch als städtebaulich verträglich eingestuft. Die bei Umsetzung des Vorschlags benötigten Verkehrsflächen, Ein- und Ausfahrtrampen wären nicht mit dem vorliegenden städtebaulichen Konzept in Einklang zu bringen.

Darüber hinaus widerspricht eine derartige Verkehrsführung der im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens nicht zur Diskussion stehenden Vorentscheidungen zur Trassenführung der Bundesstraße B 96. Die Variante einer bahnnahen Trasse wurde bereits im Rahmen der Masterplanung, einer Änderung des Flächennutzungsplans sowie des Bebauungsplanverfahrens 1-63 geprüft und nach Würdigung verschiedener Kriterien und in Abwägung mit Vor- und Nachteilen anderer Varianten nicht weiter verfolgt.

Die Anregung wird deshalb nicht berücksichtigt und die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-63 festgelegte Verkehrsführung der B 96 über die Heidestraße (oberirdisch) mit einer gleichmäßigen Verteilung der Verkehrsströme auf die Seller- und die Fennstraße der weiteren Planung zugrunde gelegt.

Die Einschätzung, dass es künftig wieder mehr Kfz-Verkehr in Berlin geben wird, wird nicht geteilt. Zumindest in der Berliner Innenstadt ist der motorisierte Individualverkehr aufgrund zahlreicher verkehrspolitischer Maßnahmen seit Jahren rückläufig und der Pkw-Besatz der dortigen Bewohner ist ebenfalls deutlich geringer als in den Außenbezirken. Eine Umkehrung dieses Trends ist nicht absehbar.

Auch nach der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 wird ein allgemeiner Rückgang der Verkehrsmengen erwartet. Nicht zuletzt setzt auch der im März 2011 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr in der Teilstrategie Innere Stadt auf eine Entlastung der Stadträume in der historischen Mitte vom Pkw-Verkehr als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt und benennt dazu zielführende Maßnahmen.

*Stellungnahme:* Die öffentliche Uferpromenade solle durch Verbreiterung nicht nur als Wegeverbindung, sondern auch als attraktiver Grünbereich zum Verweilen gestaltet werden, um die besondere Qualität des Gebietes durch seine Wasserlage auch für die Öffentlichkeit herauszustellen.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Die geforderte Freihaltung eines 50m breiten Uferstreifens – und damit mindestens eines Drittels der verfügbaren Flächen zwischen der Heidestraße und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals – steht dazu im Widerspruch.

Die Einschätzung, dass die geplante Uferpromenade zu schmal sei, wird nicht geteilt. Das Planungskonzept sieht einen sich mehrfach aufweitenden öffentlichen Uferstreifen vor, der auch die Schaffung größerer Grünbereiche ermöglicht.

Neben den im Bebauungsplan als „Uferweg“ festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist vorgesehen, angrenzende Flächen im Böschungsbereich des Kanals, die zzt. im Eigentum des Wasser- und Schiffahrtsamtes stehen, in die Gestaltung mit einzubeziehen.

*Stellungnahme:* Es wird eine Erhöhung des Grünanteils im Gebiet und eine geringere bauliche Dichte als sinnvoll erachtet, um einer weiteren Verschlechterung der stadtklimatischen Belastungen in der Berliner Innenstadt entgegenzuwirken. Die Flächenbilanzierung zeige, dass eine adäquate Versorgung mit wohnungsnahem Grün nicht gegeben sei. Der Verweis in der Begründung auf angrenzende Parkflächen wie den Fritz-Schloss-Park trägt nicht der Tatsache Rechnung, dass die vorhandenen Wohngebiete Moabits schon mit Grün unterversorgt sind. Bei der Grünflächenbilanz sei ferner der Flächenanteil des Kinderspielplatzes noch abzuziehen.

*Abwägung:* Das Plangebiet war bisher weitgehend versiegelt und gewerblich genutzt. Ohne Aufstellung des Bebauungsplans wäre eine erhebliche Intensivierung der gewerblichen Nutzung mit entsprechender Zunahme der stadtklimatischen Belastungen zulässig und mittelfristig auch zu erwarten. Durch Festsetzung öffentlicher Grün- und Freiflächen sowie durch Vorgaben zur Verwendung von Heizbrennstoffen und zur Begrünung der Baugrundstücke (Baumpflanzungen, Dachbegrünung), aber auch durch die begünstigte Lage am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal werden nach den städtebaulichen Zielen unvermeidbare Beeinträchtigungen der stadtklimatischen Verhältnisse begrenzt.

Wohnungsnahen Grünflächen, die überwiegend der Kurzzeit- und Feiertagsabholung dienen und dem unmittelbaren Wohnumfeld zugeordnet sein sollen, können im Geltungsbereich des Bebauungsplans unter Einbeziehung der unmittelbar nördlich angrenzenden Parkanlage am Nordhafen gedeckt werden. In der Grünflächenbilanz wird klargestellt, dass ein Teil der Grünfläche für einen öffentlichen Kinderspielplatz genutzt werden soll.

Siedlungsnahen Grünflächen sollen dagegen auch der halb- und ganztägigen Erholung dienen und müssen dementsprechend auch höheren Anforderungen an ihre Größe (ab 10 ha) und ihre Ausstattung genügen. Derartige Grünflächen sind im etwa 13,7 ha großen Plangebiet nicht mit dem Ziel, beiderseits der Heidestraße ein eigenständiges Stadtquartier zu schaffen, vereinbar.

Dementsprechend muss der sich rechnerisch aus der Neubebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b ergebende Bedarf an siedlungsnahen Grünflächen durch Anlagen außerhalb des Plangebiets abgedeckt werden. Aufgrund der günstigen öffentlichen Verkehrsanbindung des Plangebietes kommen dabei neben dem nächstgelegenen Fritz-Schloß-Park auch der Volkspark Humboldthain und andere weiter entfernte Parkanlagen in Frage, so dass bestehende Grünflächendefizite im Ortsteil Moabit nicht weiter verschärft werden

*Stellungnahme:* Es wird kritisiert, dass sich die Bedarfsermittlung an Betreuungsplätzen in Kindertagesbetreuungseinrichtungen und Grundschulplätzen auf ein Gutachten aus dem Jahr 2010 für das gesamte Heidestraßenquartier stützt.

Dass im Bebauungsplan keine konkrete Standortsicherung erfolgt, sei nachvollziehbar, weil Kindertagesbetreuungsstätten in den Wohn- und Mischgebieten allgemein zulässig sind. Die Absicherung der Realisierung benötigter Platzbedarfe durch vertragliche Regelungen mit der Grundstückseigentümerin wird im Hinblick auf spätere Veräußerungen in Frage gestellt.

*Abwägung:* In der Begründung wird der Bedarf an Grundschulplätzen und Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten nunmehr ausschließlich anhand der festgesetzten Nutzungsmaße im Bebauungsplan 1-62b und der von der Senatsverwaltung vorgegebenen Berechnungsgrundlagen für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans getrennt ermittelt.

Durch die 2011 im städtebaulichen Rahmenvertrag mit den Haupteigentümern getroffenen Vereinbarungen wird eine Bereitstellung der erforderlichen Grundschulplätze und der Betreuungsplätze in Kindertagesstätten grundsätzlich abgesichert. Die endgültigen Festlegungen zu den Bedarfszahlen und zur Bedarfsdeckung erfolgen im städtebaulichen Vertrag. Die darin zu treffenden Regelungen sind auch für alle Rechtsnachfolger der jetzigen Eigentümer bindend.

Die Errichtung einer (ersten) Kindertagesstätte ist bereits zu Beginn der Gebietsentwicklung in den Baublöcken südlich des Stadtplatzes vorgesehen und wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-92 VE rechtlich abgesichert.

Der Bedarf an Grundschul- und Kita-Plätzen, der sich aus dem städtebaulichen Konzept westlich der Heidestraße ergibt, wird im Bebauungsplan 1-62a berücksichtigt.

*Stellungnahme:* Es wird auf Widersprüche zwischen den Bebauungsplanfestsetzungen und der parallel der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurfsplanung für das in einem Wettbewerb weiterentwickelte "Stadthafenquartier" südlich des Stadtplatzes hingewiesen und insofern eine erneute Auslegung eingefordert. Außerdem erscheine eine Aufteilung des Bebauungsplangebiets sinnvoll, die gleichzeitig aber für übergreifende Themen eine Gesamtbetrachtung ermöglichen müssen.

*Abwägung:* Der Wettbewerbsentwurf für das „Stadthafenquartier“ wurde im Rahmen von Realisierungswettbewerben weiter konkretisiert und Teilflächen zur Weiterbearbeitung in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan aus dem Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans 1-62b ausgeklammert. Nach entsprechender Überarbeitung wird für beide Planentwürfe eine erneute öffentliche Auslegung durchgeführt und somit erneut Gelegenheit zu Beteiligung gegeben.

*Stellungnahme:* Die notwendige Gesamtbetrachtung betreffe u.a. auch Fragen des Naturschutzes und der Ökologie. Denn entlang des Bahngürtels im Gebiet Heidestraßenquartier und Mittelbereich Lehrter Straße sowie im nördlichen Teil Moabits hat sich eine Vielfalt an ökologisch wertvollen Arten von Pflanzen und Tierwelt angesiedelt, bis hin zu laut "Roter Liste" geschützten Arten. Es wird ein Gesamtkonzept von Bezirk und Land Berlin eingefordert, das auch in Zukunft den Lebensraum dieser geschützten Arten im Gebiet sicherstellt. Bei der Erstellung des Konzeptes sind insbesondere die anerkannten Naturschutzverbände einzubeziehen.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Der Masterplan ist als sonstige Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung der Bebauungspläne zu beachten. Bereits bei der Erarbeitung der übergeordneten Planungen (Masterplan Heidestraße, Döberitzer Grünzug) wurden auch die Aspekte des Biotopverbundes und des Artenschutzes betrachtet. Angesichts des Ziels einer dichten Bebauung mit innerstädtischem Charakter konnten Elemente des Biotopverbundes aber nur eingeschränkt umgesetzt werden. Im hier zu betrachtenden Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b werden Freiflächen entlang des Ufers und in Ost-West Richtung gesichert.

Außerdem trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Begrünung der Baugrundstücke (Baumpflanzungen) und zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen.

*Stellungnahme:* Die städtebaulichen Entwürfe für das Quartier südlich des Stadtplatzes seien interessant, es sollte aber eine Reduzierung der Bebauungsdichte zugunsten einer lockeren Bebauung auch aus Klimaschutzgründen geben. Das im Wettbewerbsergebnis enthaltene 11stöckige Hochhaus nördlich des Kunstcampus wird kritisiert.

*Abwägung:* Der Bebauungsplanentwurf, der Gegenstand der öffentlichen Auslegung war, berücksichtigt das Wettbewerbsergebnis noch nicht und sieht auch das genannte Hochhaus nicht vor. Das Wettbewerbsergebnis wurde inzwischen weiterentwickelt und ist nunmehr Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 1-92 VE. Ein elfgeschossiges Hochhaus nördlich des Kunst-Campus ist nicht mehr vorgesehen.

Die angeregte lockere Bebauung ist im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße aus Immissionsschutzgründen abzulehnen. Nur eine geschlossene straßenbegleitende Bebauung gewährleistet hier die Entstehung ruhiger Blockinnenbereiche und ermöglicht es dadurch, in jeder Wohnung auch ruhige - zum Schlafen bei geöffnetem Fenster geeignete - Aufenthaltsräume anzuordnen. Dies gilt auch für die weiter von der Heidestraße entfernten Baugebiete, weil die Lärmemissionen der Heidestraße weit in das Plangebiet hineinwirken und zumindest teilweise auch auf rückwärtigen Bauflächen lärmschützende Blockstrukturen notwendig sind.

*Stellungnahme:* Der Bebauungsplanentwurf müsse neu ausgelegt werden, wenn die städtebaulichen Entwürfe des Wettbewerbs eingearbeitet sind, denn beide Planwerke widersprechen sich diametral, insbesondere in den Gebäudehöhen.

*Abwägung:* Das Wettbewerbsergebnis wurde inzwischen weiterentwickelt und ist nunmehr Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 1-92 VE. Für beide Bebauungspläne wird eine erneute öffentliche Auslegung durchgeführt und somit erneut Gelegenheit zur Beteiligung gegeben.

*Stellungnahme:* Die geplante öffentliche Promenade am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal sei zu schmal, es sollte eine großzügige Fläche angelegt werden, die nicht ausschließlich Wegefläche, sondern auch begleitendes Grün beinhaltet (auch wichtig für den Artenschutz). Ein öffentlicher Uferstreifen in 50 Meter Breite solle freigehalten werden.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Die geforderte Freihaltung eines 50m breiten Uferstreifens – und damit mindestens eines Drittels der verfügbaren Flächen zwischen der Heidestraße und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals – steht dazu im Widerspruch.

Die Einschätzung, dass die geplante Uferpromenade zu schmal sei, wird nicht geteilt. Das Planungskonzept sieht einen sich mehrfach aufweitenden öffentlichen Uferstreifen vor, der auch die Schaffung größerer Grünbereiche ermöglicht.

Neben den im Bebauungsplan als „Uferweg“ festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist vorgesehen, angrenzende Flächen im Böschungsbereich des Kanals, die zzt. im Eigentum des Wasser- und Schiffahrtsamtes stehen, in die Gestaltung mit einzubeziehen.

*Stellungnahme:* Die Aufteilung in einen Straßen-Bebauungsplan Heidestraße (1-63) und mehrere B-Pläne für die angrenzenden Gebiete (1-62a, 1-62b...) führt zu einer nicht ausreichenden Information der Öffentlichkeit, denn damit werden Ursache und Wirkung getrennt.

*Abwägung:* Es ist nicht immer zu vermeiden, dass große Plangebiete durch mehrere Teil-Bebauungspläne beplant werden. Eine übergreifende Planungskonzeption auf Grundlage des Masterplans und eine entsprechende Erläuterung auch in den Teilplänen ist jedoch gewährleistet.

*Stellungnahme:* Die mittige Lage der Heidestraße, die Gegenstand des B-Planverfahrens 1-63 ist, wird im vorliegenden B-Plan nicht hinterfragt, obwohl sie eine flächenhafte Verlärmung des Gebietes mit erheblichen Nutzungskonflikten verursacht. Die Alternative – Bündelung der Lärmtrassen durch eine bahnahe Trassenführung der Heidestraße – werde nicht einmal erwähnt.

*Abwägung:* Die Variante einer bahnnahe Trasse wurde bereits im Rahmen der Masterplanung, einer einschlägigen Änderung des Flächennutzungsplans sowie des Bebauungsplanverfahrens 1-63 geprüft und nach Würdigung verschiedener Kriterien und in Abwägung mit Vor- und Nachteilen anderer Varianten nicht weiter verfolgt.

In einer verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, 2011) werden aufbauend auf einer verkehrsträgerübergreifenden Bestandsaufnahme und der geplanten bzw. erwarteten Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2025 unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung untersucht.

In einer ersten Verfahrensstufe wurde dabei eine Führung der Bundesstraße B 96 über die jetzige Heidestraße und in einer Neutrassierung am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes (bahnnahe Trasse) gegenübergestellt. Die Abwägung dieser ersten Stufe erfolgte unter Beachtung zahlreicher Einflussgrößen und Rahmenbedingungen in Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen.

*Stellungnahme:* Bei der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB seien zusätzlich zum B-Plan-Entwurf, die „nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen“ öffentlich auszulegen. Weil die verkehrliche und



immissionstechnische Untersuchung zum 1-63 im Internet fehle (erst mit diesem Gutachten wird erkennbar, in welchem Ausmaß eine flächenhafte Verlärmung nahezu des gesamten Entwicklungsgebietes Heidestraße durch den Schienenlärm im Westen und den Straßenlärm der mittig geplanten Heidestraße prognostiziert wird) sei die Auslegung fehlerhaft.

*Abwägung:* Die Ergebnisse der verkehrlichen und schalltechnischen Untersuchung werden in der Begründung zum Bebauungsplan 1-62b korrekt und sachgerecht wiedergegeben. Interessierte Bürger hatten darüber hinaus im Zeitraum der Auslegung Gelegenheit, das Gutachten im Bezirksamt Mitte einzusehen; es zählte zu den dort ausgelegten und für die Öffentlichkeit bereitgehaltenen Unterlagen. Die im Internet bereitgestellten Informationen stellten lediglich eine Ergänzung der Öffentlichkeitsbeteiligung dar. Im Onlineangebot des Fachbereichs Stadtplanung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vollständigen Originalunterlagen in den Räumen des Fachbereichs Stadtplanung zur Einsicht bereit gehalten wurden.

*Stellungnahme:* Die Immissionsproblematik werde nicht bewältigt. Die Überschreitung der zulässigen Immissionswerte in großen Teilen des Plangebietes sei ein erheblicher Planungsmangel. Das betreffe insbesondere die Überschreitung der städtebaulichen Orientierungswerte nach DIN 18005 für Mischgebiete, die Überschreitung der bei Straßenveränderungen geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV, die Unverträglichkeit mit den Intentionen der Europäischen Lärmschutzrichtlinie (Richtlinie 2002/24/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) und dem gemäß § 47d BImSchG aufgestellten Berliner Lärmaktionsplan 2008 sowie die voraussichtlichen Verschlechterungen bei den Luftschadstoffen. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die prognostizierten Lärmwerte im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass die Immissionsproblematik im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht bewältigt ist, wird nicht geteilt.

Die Überschreitung der städtebaulichen Orientierungswerte nach DIN 18005 im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße wird im Bebauungsplan berücksichtigt.

Neben der zwingenden Vorgabe einer geschlossenen mindestens 19 m hohen Randbebauung wird durch textliche Festsetzungen sichergestellt, dass Wohnungen im Nahbereich der Heidestraße auch ruhige, zum Schlafen geeignete Räume erhalten und dass Außenwohnbereiche nur in Form von verglasten Loggien oder Wintergärten zulässig sind. Im Gebäudeinneren wird die nötige Wohnruhe über die Festsetzung von Maßnahmen zur Bauschalldämmung gewährleistet. Ergänzend wird der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen eingefordert.

Bestehende Wohnnutzungen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b von den Lärmimmissionen nicht betroffen.

Insgesamt wird in Abwägung mit den übrigen relevanten Belangen eine sachgerechte Bewältigung der Verkehrslärmproblematik erreicht, auch wenn die Zielwerte des Berliner Lärmaktionsplans 2008 und die Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG nicht oder nicht vollständig eingehalten werden können.

*Stellungnahme:* Mit den Lärmschutzmaßnahmen für Außenbauteile, vorgeschriebenen Wohnungsgrundrissen und geforderten Verglasungen der Außenwohnbereiche werden zwar verträgliche Lärmpegel in den Innen- und Außenwohnbereichen sichergestellt, aber auch die Wohnqualität gemindert, was im Widerspruch zum angestrebten hochwertigen Wohnen stehe. Hinzu komme, dass eine Lärmabschirmung für die von der Heidestraße abgerückten Gebäude nicht gesichert ist, denn es bestehe kein Baugebot für die beidseitige Straßenrandbebauung, die vermutlich schwierig zu vermarkten sei.

*Abwägung:* Eine mindere Wohnqualität kann durch die Festsetzungen des Bebauungsplans weitgehend vermieden werden. Diese lassen ausreichende Spielräume für auf die Immissionsproblematik reagierende Grundrisslösungen. Die im Bebauungsplan formulierten Schallschutzanforderungen an Wohnungen gewährleisten auch unmittelbar an der Heidestraße die nötige Wohnruhe und berücksichtigen auch die notwendige Flexibilität hinsichtlich der zeitlichen Entwicklung einzelner Teilbereiche.

Um die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und hier insbesondere eine ungestörte Nachtruhe auch im Falle einer noch nicht abgeschirmten Wohnbebauung zu gewährleisten, werden auch für rückwärtige Bauflächen die notwendigen Schallschutzfestsetzungen getroffen.

*Stellungnahme:* Die nahezu flächenhafte Verlärmung aller öffentlichen Räume (Straßenraum Heidestraße, öffentliche Parkanlage und Stadtplatz) führe zu deren Entwertung. Die Zielsetzung des Masterplans die Heidestraße zu einem Boulevard mit gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und Relevanz auszubauen werde gründlich verfehlt.

*Abwägung:* Im Zielkonflikt zwischen der Schaffung eines urbanen städtischen Quartiers einerseits und der Aufrechterhaltung einer übergeordneten Verkehrsverbindung andererseits wird die Tatsache, dass entlang der Heidestraße Flächen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität entstehen, in Abwägung aller Belange hingenommen.

Die besonders lärmbelasteten Flächen im Straßenraum – die im Übrigen nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans sind – wurden entsprechend vorrangig für die Fortbewegung der Fußgänger geplant und nicht für den dauernden oder längeren Aufenthalt. Auf dem Stadtplatz dagegen stehen in einiger Entfernung von den lärmbelasteten Straßen ausreichende Flächen zur Verfügung, die auch dem längeren Aufenthalt dienen können; der Schwellenwert von 62 dB(A) für eine weitgehend ungestörte Kommunikation und Erholung wird auf mindestens drei Vierteln der Platzfläche – teilweise deutlich – unterschritten. Innerhalb der Parkanlage wird eine Lärminderung durch die Festsetzung von Lärmschutzwänden erreicht und der Schwellenwert von 62 dB(A) in den Aufenthalts- und Spielbereichen der Grünfläche eingehalten. Weitere lärmgeschützte Aufenthaltsbereiche im Freien stehen im Bereich der Uferpromenade sowie in den teilweise öffentlich zugänglichen Blockinnenbereichen zur Verfügung.

*Stellungnahme:* Es wird eine Prüfung der bahnnahen Trassenführung der Heidestraße als Alternative für erforderlich gehalten (Bündelung der Lärmtrassen Schiene und Straße). Im B-Plan-Entwurf 1-63 wurde diese Alternative mit Verweis auf die vorhandene Beschlusslage nicht geprüft. Angesichts der vorliegenden Ergebnisse der Verkehrs- und Immissionsprognose für die mittige Trassenführung der Heidestraße ist das jedoch unbedingt erforderlich.

Die Entscheidung für die Trassenführung entlang der heutigen Heidestraße erfolgte auf Grundlage des Masterplans Heidestraße und die vorbereitende Bauleitplanung (FNP). Das sei jedoch für die Abwägungsbegründung im aktuellen B-Plan-Verfahren nicht ausreichend, da zum Zeitpunkt dieser Beschlüsse das Lärmgutachten noch nicht vorlag.

*Abwägung:* Die Variante einer bahnnahen Trasse wurde u.a. im Rahmen des Masterplanverfahrens, der Änderung des Flächennutzungsplans sowie des Bebauungsplanverfahrens 1-63 geprüft und nach Würdigung verschiedener Kriterien und in Abwägung mit Vor- und Nachteilen anderer Varianten nicht weiter verfolgt.

In Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbs zur Heidestraße und des Änderungsverfahrens 06/08 zum Flächennutzungsplan sowie im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-63 wurde untersucht, ob die B 96 an die Bahntrasse verlegt oder in umgebauter Form im bisherigen Verlauf der Heidestraße verbleiben soll. In Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile dieser Lösungen wurde entschieden, den Ausbau der Heidestraße als städtebaulich integrierte Stadtstraße in ihrem jetzigen Verlauf zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen. Dementsprechend wird diese Trassenführung dem vorliegenden Bebauungsplan 1-62b zugrunde gelegt.

Die Lärmbelastung war bereits zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Masterplans (Gutachterliche Stellungnahme zum Verkehrslärm) und der FNP-Änderung im Grundsatz bekannt (die strategische Lärmkarte (Ausgabe 2008) im digitalen Umweltatlas zeigt Werte über 70 dB(A) im Straßenraum der Heidestraße und in straßennahen Bereichen und wurde mit dem ihr zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Sowohl der Masterplan als auch das FNP-Änderungsverfahren waren darüber hinaus Gegenstand politischer Entscheidungen. Die geforderte nochmalige Abwägung der Trassenvarianten im vorliegenden Bebauungsplanverfahren 1-62b war somit nicht erforderlich.

*Stellungnahme:* Die geplante Bedarfsdeckung von erforderlichen Grundschulplätzen am vorhandenen Standort in Moabit (bauliche Qualifizierung und konzeptionelle Profilierung der Kurt-Tucholsky-Grundschule in der Rathenower Straße) wird aufgrund der Entfernung kritisiert. Die Schulweglänge stehe im Widerspruch zum sog. Schulwegurteil des Berliner Verwaltungsgerichts aus 2011, nach dem der Schulweg für Grundschüler nicht länger als etwa einen Kilometer sein dürfe.

*Abwägung:* Aufgrund der Tatsache, dass der errechnete Bedarf an Grundschulplätzen nicht die Tragfähigkeit einer eigenen (mindestens zweizügigen) Grundschule im Plangebiet begründet, wird weiterhin kein Schulstandort an der Heidestraße eingeplant. Zur Schaffung zusätzlicher Platzkapazitäten wird neben der benannten Erweiterung der Moabiter Grundschule aber auch die Errichtung eines modularen Schulstandortes in geringerer Entfernung an der Chausseestraße diskutiert.

Die Kostenübernahme zur Schaffung der erforderlichen Schulplätze durch die Haupteigentümer wird im 2011 geschlossenen Rahmenvertrag im Grundsatz geregelt und im städtebaulichen Vertrag zum B-Plan 1-62b vom 9. Dezember 2014 weiter präzisiert. Die Aussagen in der Begründung werden angepasst.

*Stellungnahme:* Der großzügig dimensionierte Stadtplatz zwischen Heidestraße und Schifffahrtskanal mit einer etwa 40 x 100 m großen Wasserfläche wird auch nach Aufgabe der ursprünglich geplanten Hafennutzung aus finanziellen und ökologischen Gründen (z.B. Gewässergüte) kritisch gesehen. Gleichzeitig sei die geplante Uferpromenade entlang des Kanals viel zu schmal, Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr seien vorprogrammiert.

Daher wird der Verzicht auf eine große Platzfläche mit Wasserbecken zugunsten einer Vergrößerung der öffentlichen Räume entlang des Kanals vorgeschlagen. Damit könne eine Hinwendung des Gebietes zum Wasser ohne Verlust an Bauflächen und ohne teure Investitions- und Unterhaltungskosten erreicht werden und die Uferpromenade werde hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion und Aufenthaltsqualität aufgewertet.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße auf der Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbs konkretisiert wurden. Ein Verzicht auf den zentralen Stadtplatz als räumliche und strukturelle Mitte der geplanten Europacity zugunsten einer breiteren Uferpromenade würde diesen Planungszielen entgegenstehen. Der großzügig dimensionierte Stadtplatz zwischen Heidestraße und Schifffahrtskanal soll identitätsstiftend für Bewohner und Besucher des neuen Stadtquartiers wirken und zur Steigerung der touristischen Anziehungskraft beitragen. Die Planung für ein Wasserbecken (mit Anschluss an den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal) innerhalb der Platzfläche wird jedoch nicht weiterverfolgt und insofern die Stellungnahme berücksichtigt.

Die Einschätzung, dass die geplante Uferpromenade zu schmal sei, wird nicht geteilt. Das Planungskonzept sieht einen sich mehrfach aufweitenden öffentlichen Uferstreifen vor, der auch die Schaffung größerer Grünbereiche ermöglicht. Neben den im Bebauungsplan als „Uferweg“ festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sollen die im Eigentum des Wasser- und Schifffahrtsamtes befindlichen Flächen im angrenzenden Böschungsbereich des Kanals in das Gestaltungs- und Nutzungskonzept mit einbezogen werden.

## **V. 9 Erneute Beteiligung der Behörden 1-62b 2012**

Das Bezirksamt Mitte hat in seiner Sitzung am 24. April 2012 aufgrund der Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62 und weiterer inhaltlicher Änderungen des Bebauungsplanentwurfs eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschlossen. Die erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB wurde auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs und der zugehörigen Begründung vom Mai 2012 parallel zur öffentlichen Auslegung durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 4. Juni

2012 von der Planung unterrichtet und mit der Frist von einem Monat nach Zugang zur Abgabe einer erneuten Stellungnahme aufgefordert.

Im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung wurden zum Bebauungsplanentwurf folgende Anregungen und Hinweise vorgebracht, die nach Abwägung aller Belange wie folgt Berücksichtigung finden:

#### Gemeinsame Landesplanungsabteilung

*Stellungnahme:* Die Teilung des Geltungsbereichs des ursprünglichen Bebauungsplans 1-62 führt nicht zu einer anderen landesplanerischen Bewertung der Planungsabsicht, weshalb auf die bisherigen Stellungnahmen vom 28. Juli 2009, 22. April 2010 und 27. Mai 2011 zum Bebauungsplan 1-62 verwiesen wird, die auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b ihre Gültigkeit behalten. Der Bebauungsplanentwurf ist an die Ziele der Raumordnung angepasst, die relevanten Grundsätze der Raumordnung werden als angemessen berücksichtigt gesehen.

In der Stellungnahme vom 28. Juli 2009 wurden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-62 mitgeteilt. In der Stellungnahme vom 22. April 2010 (frühzeitige Behördenbeteiligung) wurde zum Vorentwurf des Bebauungsplanes und insbesondere zur vorgesehenen Entwicklung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen Stellung genommen. In der Stellungnahme vom 27. Mai 2011 (Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB) wurde für die im B-Plan 1-62b relevanten Flächen östlich der Heidestraße folgende Einschätzung abgegeben:

Die beabsichtigten Kerngebiete nördlich der Minna-Cauer-Straße und entlang der südlichen Heidestraße entsprechen den Grundsätzen der Raumordnung, da sie dem Städtischen Kernbereich „Gebiet/Umfeld Hauptbahnhof“ zugeordnet sind. Hier sollen großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten entwickelt werden (Integrationsgebot gemäß Grundsatz 4.8 Abs. 1 LEP B-B).

*Abwägung:* Die Übereinstimmung der Planung mit den Zielen der Raumordnung und die Zustimmung zur Festsetzung der Kerngebietsflächen im Süden des Geltungsbereichs, d.h. im Umfeld des Hauptbahnhofs werden zur Kenntnis genommen. Die zusätzlich vorgenommene Beschränkung von großflächigem zentrenrelevantem Einzelhandel erfolgte in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde, um die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen und Zielen des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und dem bezirklichen Zentrenkonzept herzustellen.

#### Senatsverwaltung für Finanzen

*Stellungnahme:* Aufgrund der Zuständigkeit für Haushaltswirtschaftliche Aspekte (vgl. Nr.6 Abs. 2 ZustKat) werden folgende Hinweise gegeben:

Sofern die Ausführungen unter Pkt. III. 7 (Grunderwerbskosten, Entschädigungen) auf Seite 97 des B-Planentwurfs bezüglich des im Juli 2011 abgeschlossenen Rahmenvertrages zutreffend dargestellt worden sind, bestehen keine Bedenken.

Um im Weiteren die möglichen Risiken für den Landeshaushalt abschätzen zu können, ist es notwendig, dass der B-Planentwurf zumindest eine grobe Schätzung der vom Land Berlin zu tragenden Investitionskosten sowie die jeweiligen geplanten Finanzierungsmöglichkeiten benennt. Ein Verweis, dass die Kosten für den Bau des Uferwegs, der Kanalbrücken und des Stadtplatzes (einschließlich Wasserbeckens) "größtenteils über Fördermittel abgedeckt werden" sollen, ist insofern nicht hinreichend konkret.

*Abwägung:* Der Bau der Uferpromenade mit Regenentwässerung, Maßnahmen an den Spundwänden sowie der Bau einer Brücke über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal werden mit GRW-Fördermitteln zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur sowie 10% Komplementärmitteln der Privaten finanziert. Mit Ausnahme der Herstellung des Stadtplatzes ist die Finanzierung bereits haushaltsmäßig gesichert. Eine Abschätzung der vom Land Berlin zu tragenden Investitionskosten für den Stadtplatz wird im weiteren Bebauungsplanverfahren ergänzt; sie sind Gegenstand gesonderter Haushaltsentscheidungen. Die Aussagen in der Begründung werden entsprechend angepasst.

## Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung

*Stellungnahme:* Der vorliegende Bebauungsplanentwurf steht im Zusammenhang mit dem beantragten GRW-Projekt „Heidestraße“ – Uferpromenade, Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und diverse Grünzüge“. Der durch das BA Mitte gestellte GRW-Antrag zur Finanzierung der o.g. Teilmaßnahmen wird mit der touristischen Nutzung der Uferpromenade und den entstehenden Verbindungsmöglichkeiten zu touristischen Attraktionen begründet. Der Bebauungsplanentwurf stellt jedoch ausschließlich auf die Wohnungsbezogenheit des Quartiers, wohnungsbezogene Freiflächen (Aufweitung der Uferpromenade) und wohnungsnaher Erholung ab. Sollte der Entwurf in der vorliegenden Fassung beschlossen werden, würde dies eine GRW-Förderung ausschließen.

Die GRW-Förderung der o.g. Teilmaßnahmen als touristisches Projekt ist grundsätzlich bestätigt. Für eine GRW-Förderung ist neben der Zuordnung zum Tourismuskonzept das Vorliegen planungsrechtlicher Voraussetzungen, die mit den Förderkriterien konform gehen, erforderlich. Die touristischen Zielsetzungen und Möglichkeiten müssen sich in diesen planungsrechtlichen Unterlagen widerspiegeln. Eine Förderung von Investitionsmaßnahmen, die lediglich der Berliner Wohnbevölkerung zugute kommen, ist im Rahmen einer GRW-Förderung nicht zulässig. Ohne die Einarbeitung eines Tourismusbezuges in den B-Plan wird für eine GRW-Förderung demzufolge keine Möglichkeit gesehen.

*Abwägung:* In der Begründung des Bebauungsplans wird der Tourismusbezug der Planung stärker herausgearbeitet. Dazu wird u.a. der Abschnitt III.1.1 („Planungsziele“) der Begründung entsprechend ergänzt.

Im Abschnitt III.1.2 und III.1.3 („Planungskonzept“) und zusätzlich bei der Erläuterung der einschlägigen Festsetzungen in Abschnitt III.3 der Begründung, insbesondere in den Abschnitten „Verkehrsflächen und Wegerechte“ sowie „Grünfestsetzungen“ wird ergänzend auf die touristische Nutzung der Uferpromenade, des Hafenplatzes, des Nordhafenparks und des Döberitzer Grünzugs und deren Bedeutung für die Entwicklung des Neuordnungsbereichs selbst und für den Gesamtbereich nördlich des Hauptbahnhofs als touristischer Zielort hingewiesen.

Die planungsrechtliche Umsetzbarkeit der mit dem Bebauungsplan angestrebten touristischen Anziehungspunkte, Verbindungselemente und Qualitäten ist mit den im ausgelegten Bebauungsplanentwurf bereits enthaltenen Festsetzungen ausreichend sichergestellt. Eine Änderung der geplanten Festsetzungen ist daher nicht erforderlich.

## Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz

*Stellungnahme:* Die bislang erfolgten Abstimmungen zur Niederschlagsentwässerung führten zu dem Ergebnis, dass wesentliche Teile des ursprünglichen Entwässerungskonzepts nicht weiter verfolgt bzw. umgesetzt werden sollen. Ein an den veränderten Rahmenbedingungen orientiertes überarbeitetes Entwässerungskonzept liegt dem Planmaterial nicht bei. Insoweit ist eine Überarbeitung des Entwässerungskonzepts geboten. Man empfiehlt daher evtl. existierende neue Konzeptansätze möglichst frühzeitig mit der Wasserbehörde abzustimmen. Daher kann zu diesem Themenkomplex nicht abschließend Stellung genommen werden. Eine abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser ist daher im Umweltbericht gegenwärtig nicht möglich.

*Abwägung:* Ein Entwässerungskonzept wurde inzwischen erarbeitet. In Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben und der Oberen Wasserbehörde soll die Entwässerung in einem modifizierten Trennsystem erfolgen. Dabei wird das unbelastete Niederschlagswasser von den Quartiersstraßen und Plätzen und den Grundstücken in den Schiffahrtskanal, das Schmutzwasser in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet. Auf den privaten Grundstücken erfolgt eine Kombination von Verdunstung (z.B. Dach- und Gartenflächen), Sammlung und Wiederverwendung sowie Ableitung in den Regenwasserkanal.

Die Ausführungen im Umweltbericht werden entsprechend angepasst.

Die Stellungnahme zum geplanten Stadthafen (Gewässerqualität, Nutzung und Unterhaltung) ist aufgrund der geänderten Planungsziele (durchgehende Platzfläche ohne Wasserbecken) mittlerweile gegenstandslos.

*Stellungnahme:* Hinweise zum Tiefbau (Grundwasserbenutzungen)

Für die Erschließung und Bebauung der Grundstücke werden erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen, d.h. das Einleiten und Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, z.B. für das Errichten von Gründungen und/oder Trögen für grundwasserschonende Bauweisen und die Förderung von Grundwasser im Rahmen der Bauausführung (Grundwasserforderungen, Lenzen, Restwasserhaltungen) erforderlich. Brunnen und Erdwärmenutzungsanlagen sind ebenfalls zulassungspflichtig.

Die Zuständigkeit der Bodenschutzbehörde und ggf. der Abfallbehörde beim Umgang mit belastetem Aushubmaterial ist zu beachten.

Für die Errichtung von Tiefgeschossen und Tiefgaragen sowie unterirdische Anlagen ist von einer Bauausführung in Trogbauweise auszugehen, um die Auswirkungen der Grundwasserförderung auf die Schutzgüter, die Verkehrsanlagen und andere Gebäude/Anlagen sowie Denkmale und die Altlasten (Boden- und Grundwasserverunreinigungen) zu minimieren. Im wasserbehördlichen Verfahren erfolgen die Beteiligungen Dritter und die Erteilung von Bedingungen und Auflagen für die Grundwasserbenutzungen. Nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind dies Benutzungen, die nach §§ 8 ff. WHG einer wasserbehördlichen Erlaubnis bedürfen.

In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen ist eine UVP-Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3. der Anlage 3 des BWG vorzunehmen.

*Abwägung:* Die Hinweise im Zusammenhang mit notwendigen Grundwasserbenutzungen werden zur Kenntnis genommen; ggf. dazu notwendige Regelungen sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.

*Stellungnahme:* Die Fundstellen der Rechtsgrundlagen des WHG und des BWG auf Seite 28 der Begründung sind zu aktualisieren.

*Abwägung:* Die Begründung wird entsprechend angepasst

Die Stellungnahme von Sen Stadt VIII D 21 zu möglichen Genehmigungsverfahren für das Hafenbecken (Planfeststellung oder Plangenehmigung) ist aufgrund der geänderten Planungsziele für den Stadtplatz nunmehr gegenstandslos.

#### Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde

*Stellungnahme:* Die oberste Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde weist darauf hin, dass der Standort der geplanten Bebauung im Bauschutzbereich des Flughafens Tegel liegt. Nach § 12 Abs. 3 Ziffer 1b LuftVG dürfen in diesem Bereich Bauwerke, die eine Höhe ab 83,70 m über NHN überschreiten, erst nach Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gilt auch für Bauhilfsmittel wie beispielsweise Kräne.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan ermöglicht in einem Fall eine Gebäudehöhe von bis zu 86,4 m über NHN, die durch Nebenanlagen u.ä. um bis zu 2 m überschritten werden darf. Die Notwendigkeit, für Bauhilfsmittel ggf. eine Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde einzuholen, wird zur Kenntnis genommen.

#### Verkehrslenkung Berlin

*Stellungnahme:* Die VLB B (Verkehrslenkung Berlin) hat aus straßenbehördlicher Sicht keine Bedenken gegen den Bebauungsplanentwurf. Sie weist darauf hin, dass die Planstraßen innerhalb des Geltungsbereiches Flächen des Nebennetzes darstellen und in jedem Fall auch die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde beteiligt werden sollte. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das STEP-Netz bestehen keine verkehrlichen Bedenken.

*Abwägung:* Die untere zuständige Straßenverkehrsbehörde (Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt des Bezirks Mitte) wurde beteiligt.

## Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

*Stellungnahme:* Aus landschaftsplanerischer und naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Aus Sicht der Friedhofsplanung möchte man jedoch zu der Anschlussfläche an der südlich des Invalidenfriedhofs geplanten Kanalbrücke G8 (Fußgänger- und Radfahrbereich östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals) folgenden Hinweis geben:

Der Bereich grenzt unmittelbar an die südliche Grenze des Invalidenfriedhofs an. Aus friedhofsrechtlicher Sicht ist es nicht möglich, den weiterführenden Fahrradverkehr in nordöstlicher Richtung zur Scharnhorststraße über das nicht asphaltierte Wegenetz des Invalidenfriedhofs zu führen. Auch für den Fußgängerverkehr gelten Einschränkungen.

Der Invalidenfriedhof ist als öffentlicher Friedhof ein Ort der Bestattung und des Andenkens an Verstorbene. Er ist eine Grünanlage mit besonderer Zweckbestimmung und unterliegt den friedhofsrechtlichen Bestimmungen. Als einer der ältesten Berliner Friedhöfe hat er eine besondere historische und kulturelle Bedeutung und ist als Gartendenkmal in der Denkmalliste eingetragen.

Über den eigentlichen Friedhofsziel hinaus ist auf Friedhöfen aus Gründen der Pietät nur eine ruhige Erholungsnutzung (Spaziergehen) möglich. Das Radfahren ist gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 1 Friedhofsordnung verboten. Eine Ausnahme ist aus friedhofsrechtlicher Sicht ausgeschlossen. Die nicht asphaltierten Friedhofswege sind schmal und in der Mitte der Hauptwegeskreuzung befindet sich zudem eine Grabstätte. Am Friedhofseingang an der Scharnhorststraße befindet sich ein Gittertor. Der Friedhof ist (auch für Fußgänger) nur während der festgelegten Öffnungszeiten zugänglich.

Aus friedhofsrechtlicher Sicht wird empfohlen, eine Ost-West-Verbindung für Fahrradfahrer ausschließlich über die Kanalbrücke G 7/ Kieler Straße zu führen.

*Abwägung:* Die Vorbehalte gegen eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung über das Wegenetz des Invalidenfriedhofs werden zur Kenntnis genommen.

Die angestrebte Wegeverbindung über die geplante südliche Kanalbrücke soll nunmehr ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten werden; in Richtung Scharnhorststraße wird eine auf den Tageszeitraum beschränkte Wegeverbindung für Fußgänger als ausreichend erachtet.

*Stellungnahme:* Gegen den Bebauungsplanentwurf bestehen aus verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Zur Begründung ist jedoch auf folgende Punkte hinzuweisen:

zu Seite 7. erster Absatz: Auf die Angabe konkreter Busliniennummern sollte verzichtet werden, da sich diese jederzeit ändern können.

zu Seite 11. Punkt (C), erster Absatz: Der erste Satz ist wie folgt zu ändern: „... vom Kfz-Verkehr ...“ Der letzte Satz ist wie folgt zu ändern: „... befindet sich innerhalb des mittleren Straßenringes ...“

Im letzten Absatz ist folgende Änderung vorzunehmen: „... ebenso die Verbindung über die Fennstraße zur Müllerstraße. Die Nordhafenbrücke/ Sellerstraße ist im Bestand als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsstufe 111) ausgewiesen, wird jedoch auch künftig als Bestandteil der B96 eine übergeordnete verkehrliche Funktion übernehmen.

zu den Seiten 14 (1.3.4.7) und 91 (11.6.2): Für das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG für die Flurstücke 274, 276 – 278 (ehemals Teile des Flurstückes 8216) in der Flur 43 ist mit Beschluss vom 29.05.2012 die Freistellung erfolgt.

zu Seite 95. Tabelle: Die Anmerkungen zur Tabelle berücksichtigen nicht die aktuellen Planstraßenbezeichnungen für das Gebiet östlich der Heidestraße und geben die Angaben über die Abschnittsbildung in der Heidestraße nicht korrekt wieder. Folgende Änderungen sind vorzunehmen: Heidestraße Süd: Döberitzer Straße bis Einmündung Planstraße 5.1; Heidestraße Mitte: Einmündung Planstraße 5.1 bis Zufahrt Nordhafenbrücke; Sellerstraße: östlich der Nordhafenbrücke; Fennstraße: östlich der Fennbrücke

*Abwägung:* Die redaktionellen Hinweise werden zur Kenntnis genommen und die Begründung entsprechend geändert.

*Stellungnahme:* Die mit der Stellungnahme vom 04. Mai 2011 eingebrachten Hinweise haben mit Ausnahme des Hinweises zum Schienenverkehrslärm auch für den hier vorgelegten Entwurf zum Bebauungsplan I-62b Gültigkeit.

*Stellungnahme vom 04. Mai 2011:*

Durch die Neugestaltung der Heidestraße – Bundesfernstraße mit hoher Verkehrsbelastung und überwiegend beidseitiger Randbebauung – wird eine Straße mit sehr hohen Lärmbelastungen entstehen. Die Pegel überschreiten dabei die Zielwerte der Lärmaktionsplanung teilweise erheblich. Insofern ist die geplante städtebauliche Neuordnung in Teilen unverträglich und nicht vereinbar mit den Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (mit §47a-f BImSchG in nationales Recht umgesetzt) sowie dem gemäß §47d BImSchG erstellten Berliner Lärmaktionsplan 2008.

Zudem überschreiten die Pegel mit Werten von bis zu 73 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts die von Gerichten definierte enteignungsgleiche Schwelle von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht.

Mit den vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen ist lediglich ein Schutz in den Gebäuden erreichbar. Es verbleiben hohe Lärmbelastungen, die zumindest für die Heidestraße selbst eine deutliche Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität darstellen und damit auch die vorgesehene Nutzung als Geschäftsstraße dauerhaft beeinträchtigen werden. Eine Minderung dieser Belastung im Rahmen einer nachgeordneten Fachplanung (Lärmaktionsplanung) ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich, es sei denn durch eine gravierende Verkehrsreduzierung, die aber angesichts der verkehrlichen Bedeutung der Heidestraße in Fortführung des Tiergartentunnels nicht realisierbar erscheint. Die im Begründungsentwurf zum Bebauungsplan diskutierten Maßnahmen – lärmoptimierter Fahrbahnbelag und Geschwindigkeitsreduzierung -, die nicht Gegenstand der geplanten Festsetzung sind, sind zwar geeignet, die Lärmbelastung zu mindern, aber eine Bewältigung des Konfliktes wird aufgrund nicht ausreichender Lärminderungspotentiale damit nicht erreicht.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Im Zielkonflikt zwischen der Schaffung eines urbanen städtischen Quartiers einerseits und der Aufrechterhaltung einer übergeordneten Verkehrsverbindung andererseits muss die Tatsache, dass entlang der Heidestraße Flächen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität entstehen, in Abwägung aller Belange hingenommen werden. Für den Aufenthalt im Freien sind abseits der Heidestraße Platzflächen und Grünflächen sowie nicht überbaubare private Grundstücksflächen vorgesehen.

Enteignungsgleiche Eingriffe in bestehende Randnutzungen sind nicht geplant. Für die neu geplanten Randbebauungen werden Maßnahmen des passiven Schallschutzes erforderlich, deren Umsetzung in den im Land Berlin üblichen Verfahren gesichert ist. Durch textliche Festsetzung wird sichergestellt, dass Wohnungen auch ruhige, zum Schlafen geeignete Räume erhalten und dass Außenwohnbereiche nur in Form von verglasten Loggien oder Wintergärten zulässig sind.

Insgesamt wird in Abwägung mit den übrigen relevanten Belangen eine sachgerechte Bewältigung der Verkehrslärmproblematik erreicht, auch wenn die Zielwerte des Berliner Lärmaktionsplans 2008 und die Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG nicht oder nicht vollständig eingehalten werden können. Eine Minderung der Lärmbelastung durch verkehrstechnische Schallschutzmaßnahmen wie lärmoptimierter Fahrbahnbelag und Geschwindigkeitsreduzierungen muss außerhalb des Bebauungsplans abgesichert werden. Aufgrund des voraussichtlich langen Realisierungszeitraums des Gesamtprojekts sind weitere positive Effekte durch den wachsenden Anteil der Elektro-Mobilität und Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik sowie sich abzeichnende generelle Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwarten.

*Stellungnahme:* Insgesamt ist festzustellen, dass in Teilen des neu geplanten Quartiers die prognostizierten hohen Lärmbelastungen eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen. Allein der geplante bauliche Schallschutz ist nicht geeignet, die absehbaren Konflikte einer hohen



Lärmbelastung mit den vorgesehenen anspruchsvollen Nutzungen zu lösen. Es wird daher empfohlen, entsprechende Alternativen hinsichtlich Bebauungs- und Nutzungsstruktur sowie den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen im weiteren Verfahren zu prüfen.

*Abwägung:* Die im Bebauungsplan festgelegte Bebauungs- und Nutzungsstruktur folgt den Vorgaben des von Senat und Bezirk beschlossenen Masterplans, der Grundlage für den geschlossenen Rahmenvertrag mit den Grundstückseigentümern ist. Durch Festsetzung eines Mischgebietes entlang der Heidestraße sowie einer abschirmenden Straßenrandbebauung wird auf die Verkehrslärmproblematik bereits reagiert. Aktive Schallschutzmaßnahmen lassen sich nicht städtebaulich verträglich einordnen.

*Stellungnahme:* Weitere Hinweise in der Stellungnahme vom 04. Mai 2011 betrafen die Aussagen zur lufthygienischen Situation: Die Darstellungen in der Begründung (einschließlich Umweltbericht) zu den Luftschadstoffen wurden als zum Teil inhaltlich nicht nachvollziehbar und der vorliegende Untersuchungsumfang als nicht ausreichend eingestuft; es wurde eine detaillierte lufthygienische Untersuchung eingefordert. Das lufthygienische Gutachten wurde daraufhin unter Einbeziehung der Hinweise überarbeitet und dem Einwender zur erneuten Stellungnahme vorgelegt. In der daraufhin eingegangenen Stellungnahme vom 24. August 2011 wurden folgende Hinweise gegeben:

Das überarbeitete lufthygienische Gutachten enthält neben der bereits bekannten Variantenuntersuchung eine detaillierte Untersuchung der Vorzugsvariante. Berücksichtigt wird hierbei der prognostizierte Tagesgang der Verkehrsbelastung und daraus abgeleitete Verkehrssituationen.

Der prognostizierte Tagesgang berücksichtigt aber lediglich einen pauschalen Ansatz für den Spitzenstundenanteil von 7.5%, obwohl bei Verkehrszählungen richtungsbezogene Spitzenstundenanteile bis zu 12% ermittelt wurden. Dieser pauschale Ansatz ist aus dem Verkehrsgutachten übernommen (s. 4.5.2.1); wodurch der Ansatz von 7.5% gerechtfertigt ist und warum zukünftig keine höheren Spitzenstundenanteile zu erwarten sind, ist dem Gutachten nicht zu entnehmen. Ob und welche Auswirkungen sich bei höheren Spitzenstundenanteilen auf die Verkehrssituation und in der Folge auf die lufthygienische Situation ergeben, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Das lufthygienische Gutachten enthält eine detaillierte Prognose mit dem Zeithorizont 2025. Dem Gesamtgutachten ist aber nicht zu entnehmen, ob dieser Prognosehorizont hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung des Gebietes gerechtfertigt ist.

Bei einer früheren Fertigstellung der Heidestraße und der angrenzenden Bebauung sind höhere Immissionsbelastungen zu erwarten, wie die Abschätzung im Gutachten (6.12) zeigt, bei einer Fertigstellung vor dem Jahr 2020 sind Überschreitungen des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid nicht auszuschließen.

Hierzu ist festzustellen, dass die Grenzwerte für Feinstaub PM<sub>10</sub> und Stickstoffdioxid ab 2010 einzuhalten sind; mit der 39. Durchführungsverordnung zum Bundes Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) wird eine fristgemäße Einhaltung eingefordert, unter bestimmten Rahmenbedingungen wird eine Fristverlängerung bei Feinstaub PM<sub>10</sub> bis 2011 und bei Stickstoffdioxid um maximal 5 Jahre (bis 2015) zugebilligt.

Entsprechend ist jegliche Grenzwertüberschreitung nach diesem Zeitraum als kritisch zu bewerten. Aus fachlicher Sicht ist hierbei insbesondere eine Überschreitung des Stickstoffdioxidgrenzwertes kritisch, da dieser Schadstoff zum überwiegenden Anteil durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht wird und effektive Belastungsminderung neben technischen Maßnahmen nur durch lokal wirkende Maßnahmen möglich ist. Von daher ist eine Klärung der geplanten Gebietsentwicklung erforderlich, sollte die beschriebene bauliche Entwicklung bereits bis 2020 erwartbar sein, ist eine nähere Untersuchung der lufthygienischen Situation für diesen Zeitpunkt erforderlich.

Die detaillierte Untersuchung der Vorzugsvariante weist zudem eine Überschreitung des Tagesgrenzwertes für Feinstaub PM<sub>10</sub> zwischen Minna-Cauer-Str. und 1. LSA aus. Die im Gutachten enthaltenen Ausführungen hierzu sind widersprüchlich: Entsprechend den Darstellungen auf S. 110 (6.3 Untersuchungsraum) und auf S. 140 (6.11) wurden die Immissionspunkte entsprechend den Vorgaben der 39. BImSchV gewählt – dies wird aber auf Seite 141 bei der Diskussion der Grenzwertüberschreitung angezweifelt. Zudem wird

trotz ermittelter Grenzwertüberschreitung auf Seite 164 kein Handlungsbedarf hinsichtlich der Lufthygiene gesehen, da die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Die Anlage 3 der 39. BImSchV enthält die Kriterien hinsichtlich von Probenahmestellen für Luftgütemessungen (entspricht den Immissionspunkten im Gutachten); hiernach ist der Ort von Probenahmestellen im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in ihrer unmittelbaren Nähe betreffen, vermieden wird. Dies bedeutet, dass der Ort der Probenahmestelle so zu wählen ist, dass die Luftproben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge bei Probenahmestellen für den Verkehr repräsentativ sind. Soweit dies aus den im Gutachten enthaltenen Abbildungen hervorgeht, ist zu erwarten, dass dieses Kriterium erfüllt ist.

Da durch die rechtlichen Vorgaben eine Einhaltung der Grenzwerte zum Prognosehorizont verpflichtend ist, ist eine Bewältigung dieses Konfliktes bereits im Planverfahren sicher zu stellen. Die möglichen Maßnahmen zur Emissionsminderung werden im Gutachten dargestellt.

*Abwägung:* Der Spitzenstundenanteil in Verkehrszählungen liegt zurzeit höher als 7,5%. Aufgrund von Änderungen im Verkehrsverhalten nimmt dieser Wert in Berlin jedoch stetig ab. Insofern wurde in Abstimmung mit der Fachabteilung bei SenStadtUm für die Verkehrs- und Lufthygieneprognoze zum Bebauungsplan 1-63, wie auch für andere Prognosen der Wert von 7.5% für Prognosezwecke angesetzt, weil er nach derzeitigem Wissensstand das künftige Verkehrsverhalten zutreffend abbildet.

Der Prognosehorizont 2025 orientiert sich an der vorliegenden gesamtstädtischen Verkehrsprognose und der zu erwartenden, sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden Gebietsentwicklung. Die Größe des Gebiets, vorhandene (Zwischen-) Nutzungen mit mittel- bis langfristigen Bestandsgarantien (z.B., Tankstelle) sowie die Umsetzung einzelner am aktuellen Bedarf orientierter Vorhaben lassen eine schnelle Realisierung der Gesamtplanung nicht erwarten. Die Untersuchung der lufthygienischen Situation für das Prognosejahr 2025 ist somit gerechtfertigt; die Ergebnisse zeigen, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Sinne der 39.BImSchV dann eingehalten werden und der Planung insofern keine grundsätzlichen lufthygienischen Belange entgegenstehen.

Weil die zeitliche Umsetzung der Planung jedoch nicht im Bebauungsplan geregelt wird, ist grundsätzlich auch eine vorzeitige Umsetzung der Planung, d.h. eine vollständige Fertigstellung der Randbebauung entlang der Heidestraße vor 2025 möglich. Nach derzeitigem Planungsstand kann frühestens 2017 eine geschlossene Straßenrandbebauung realisiert sein, und dann zunächst nur im Abschnitt südlich des Stadtplatzes, so dass mindestens bis zu diesem Zeitpunkt ein guter Luftaustausch noch gegeben ist. Ab dem Jahr 2020 kann dann nach Aussage der Lufthygienischen Untersuchung (Stand Juli 2011, S. 149) aufgrund technischer Verbesserungen am Fahrzeugpark eine Überschreitung der Jahresgrenzwerte für Benzol, PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> ... mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden“.

Abhängig von der tatsächlichen baulichen Entwicklung sind in dieser Zwischenphase die Immissionsbelastungen zu überprüfen. Bei Grenzwertüberschreitungen werden dann für eine begrenzte Zeit (längstens bis 2020), verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, im Rahmen des Monitoring der Gebietsentwicklung ermittelt und durchgeführt (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des Lkw-Verkehrs, Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus).

Diese zeitlich begrenzten verkehrsorganisatorische Gegenmaßnahmen sind in Abwägung mit den übrigen Zielen der Stadtentwicklung und den städtebaulichen Zielen im Planungsraum gerechtfertigt. Ein Aufschieben der Planung bis zum Eintreffen verbesserter lufthygienischer Rahmenbedingungen kommt aufgrund dieser Ziele nicht in Betracht, zumal die o.g. Voraussetzung der vollständigen Umsetzung der Planung vor 2020 zwar nach den Kriterien der Bauleitplanung nicht ausgeschlossen, praktisch aber angesichts eines durchgreifenden Erneuerungsprozesses in einem ausgedehnten Stadtquartier wenig wahrscheinlich ist.

Das lufthygienische Gutachten hat ergeben, dass der zulässige Jahresimmissionswert für Feinstaub PM<sub>10</sub> im Prognosejahr 2025 auch bei vollständiger Umsetzung der Bebauungsplaninhalte eingehalten wird. Bei den PM<sub>10</sub>-Kurzzeitwerten zeigt das Gutachten

jedoch auf, dass – abweichend vom gesamten übrigen Streckenverlauf der Heidestraße - statt der zulässigen Grenzwertüberschreitungen an 35 Tagen im Bereich Heidestraße 52 (Immissionspunkt F 1) eine Grenzwertüberschreitungen an 41 Tagen möglich ist.

Sofern diese Entwicklung eintritt, werden entsprechende verkehrsorganisatorische Gegenmaßnahmen ergriffen (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des LKW-Verkehrs, Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus). Diese Maßnahmen können aber nicht auf der Ebene der Bauleitplanung gesichert werden, sondern sind im Rahmen gesetzlichen Regelungen zur Luftreinhaltung umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Ziele für diesen Bereich und auch angesichts nicht auszüräumender Prognoseunsicherheiten sind die lufthygienischen Untersuchungsergebnisse nicht Anlass, die Planungen zu ändern, aufzugeben oder erst später weiter zu führen.

*Stellungnahme:* Das geplante Quartier Heidestraße wird in größerem Umfang Kraftfahrzeugverkehr erzeugen, was mit signifikanten Verkehrszunahmen auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen verbunden ist, die auch einen Einfluss auf die verkehrsverursachte Immissionsbelastung haben. Dies ist von Bedeutung, da diese Straßen bereits jetzt eine hohe verkehrliche Auslastung und zum Teil auch hohe verkehrsverursachte Immissionen aufweisen. Hierzu wurden Untersuchungen im Rahmen des Bebauungsplanes 1-63 durchgeführt. Im Ergebnis werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen für eine Vorzugsvariante an verschiedenen Knotenpunkten auch außerhalb des B-Planbereiches benannt, die notwendig sind um bestimmte Verkehrsqualitäten zu sichern. Bisher wird lediglich die Umsetzung dieser verkehrsorganisatorischen Maßnahmen empfohlen. Aus unserer Sicht muss eine Realisierung dieser Maßnahmen sichergestellt werden, da hiermit auch die Zunahme der verkehrsverursachten Immissionsbelastungen begrenzt wird. Zudem gibt es parallele Planverfahren, die zusätzlichen Verkehr induzieren, der auch Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben wird, wie z. B. Bebauungsplan 1-67. Eine Berücksichtigung solcher Planungen ist im Verkehrsgutachten nicht erkennbar, ist aber notwendig um bestimmte Verkehrsqualitäten zu ermöglichen und damit auch die verkehrsverursachte Immissionsbelastung zu begrenzen.

*Abwägung:* Die Verkehrszunahme in den umliegenden Hauptverkehrsstraßen wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens mit betrachtet. Die Verkehrszunahme durch Umsetzung verschiedener Planungen im Umfeld ist in der dem Immissionsgutachten zugrunde gelegten Verkehrsprognose 2025 bereits berücksichtigt.

Die Realisierung der empfohlenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen kann nur außerhalb des Bebauungsplanverfahrens sichergestellt werden.

*Stellungnahme vom 5.Juli 2012:* Hinsichtlich der im Begründungsentwurf zum Verkehrslärm enthaltenen Abwägungsergebnisse ist festzustellen, dass diese nicht den im Masterplan Heidestraße festgelegten Leitlinien entsprechen (Drucksache 1612388, - Masterplan Heidestraße - Beschluss über Leitlinien und Entwicklungsziele für die Entwicklung des Standortes beiderseits der Heidestraße, Zitat: „Die Entwicklung des Standortes Heidestraße erfolgt unter umweltgerechten Gesichtspunkten. Im weiteren Planungsprozess wird sichergestellt, dass zu hohe verkehrsverursachte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, vermieden werden. Die Ziele der Luftreinhaltungs- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet.“).

*Abwägung:* Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Verkehrslärm sind im bebauten Innenstadtbereich nicht gänzlich zu vermeiden, können aber mit den im Rahmen der Bebauungsplanung zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten minimiert werden. Dies ist im vorliegenden Bebauungsplan im Sinne des Masterplans Heidestraße und der Lärmaktionsplanung des Landes Berlin geschehen.

Vorrangiges Ziel der planerischen Lösung ist es, im Inneren von Wohngebäuden eine zumutbare Wohn- und Schlafruhe zu gewährleisten und auch das Schlafen bei gekipptem Fenster – das heute als grundsätzliches Wohnbedürfnis anzusehen ist - zu ermöglichen. Zur Erreichung dieses Ziels wird die Entwicklung "lärmrobuster Stadtstrukturen" auch in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans als geeignete Lösungsstrategie angesehen. Durch

Festsetzung einer geschlossenen, mindestens viergeschossigen Randbebauung entlang der Heidestraße, ergänzende Vorgaben zur Grundrissanordnung sowie zusätzliche Auflagen für straßenzugewandte Außenwohnbereiche und Aufenthaltsräume wird eine städtebauliche Struktur vorgesehen, die sich mit der hohen Belastungssituation an der schallzugewandten Seite auseinandersetzt und ruhige, schallabgeschirmte Bereiche schafft, die eine Kompensation für die nutzungseingeschränkten "lauten" Fassaden an der Heidestraße bieten.

*Stellungnahme:* Der Hinweis, dass die Pegel mit Werten von bis zu 73 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts die von Gerichten definierte enteignungsgleiche Schwelle von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht überschreiten, wurde bei der Abwägung nicht berücksichtigt.  
*Abwägung:* Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b sind keine Bestandsnutzungen vorhanden, bei denen eine enteignungsgleiche Schwelle der Lärmbelastung überschritten würde. Für die neu geplanten Randbebauungen können durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes, deren Umsetzung in den im Land Berlin üblichen Verfahren gesichert ist, sowie Festsetzungen zur Grundrissanordnung und zusätzlichen Schutzmaßnahmen von Außenwohnbereichen und Aufenthaltsräumen entlang der Heidestraße trotz der Belastung durch Straßenverkehrslärm die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Damit ist für diese Grundstücke, auf denen gegenwärtig nur gewerbliche Nutzungen zulässig sind, nicht von einem enteignungsgleichen Eingriff auszugehen. Dieser Sachverhalt wird in der Begründung des Bebauungsplans klargestellt.

*Stellungnahme:* Zudem weist man darauf hin, dass bei Durchführung der Planung eine Konfliktbewältigung durch nachgelagerte Fachplanungen - hier Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG - nach jetzigem Kenntnisstand nicht erreicht werden kann.

*Abwägung:* Das Plangebiet befindet sich gemäß Lärmaktionsplan von Berlin (beschlossen 2009, Neufassung 2012) in keinem Konzeptgebiet und auch in seinem Umfeld sind keine Konzeptstrecken vorhanden. Aufgrund der Überschreitung der im Lärmaktionsplan benannten Zielwerte der Lärmbelastung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind die Auswirkungen des Verkehrslärms – im Sinne der Lärmaktionsplanung - im Rahmen der Bebauungsplanabwägung zu berücksichtigen und geeignete Festsetzungen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrslärms zu prüfen. Dies ist vorliegend geschehen.

Als städtebaulicher Lösungsansatz wird vom Lärmaktionsplan die Entwicklung geeigneter städtebaulicher Strukturen angesehen, die die Anforderungen der „Lärmrobustheit“ erfüllen. Dies bedeutet die Schaffung einer städtebaulichen Struktur, die sich mit der hohen Belastungssituation an der schallzugewandten Seite auseinandersetzt sowie ruhige, schallabgeschirmte Bereiche schafft, im weiteren Sinn auch die Schaffung städtischer Strukturen, die aufgrund ihrer „Gesamtqualitäten“ die Lärmbelastungen in einem gewissen Grad kompensieren und dadurch trotz Lärmbelastung noch attraktiv sind. Beide Anforderungen werden mit dem Bebauungsplan 1-62b erfüllt (Schaffung ruhiger Blockinnenbereiche sowie einer neuen Uferpromenade am Schifffahrtskanal, Festsetzungen zum Schallschutz der Wohnungen) und damit eine ausreichende Konfliktbewältigung erreicht.

Als ergänzende verkehrliche Maßnahmen könnten im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Nachtzeitraum eine Abschaltung von Lichtsignalanlagen und die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. Tempo 30 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) geprüft werden.

*Stellungnahme:* Bezüglich der lufthygienischen Problematik ist die Festsetzung eines Monitoring zunächst grundsätzlich zu begrüßen. Da aber auch bei einer Realisierung der Planung nach 2020 zumindest eine Grenzwertüberschreitung für Feinstaub PM<sub>10</sub> zu erwarten ist, ist der Zeitraum für das Monitoring entsprechend zu verlängern. Zudem sind die hier benannten Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung zwar vom Grunde her geeignet. Es stellt sich allerdings die Frage hinsichtlich der Eignung in der konkreten Situation, da;

- verkehrslenkende Maßnahmen und/ oder eine Reduzierung des Schwerlastverkehrsanteils zur Entlastung dieses Straßenzuges nur zu Lasten anderer gleichfalls schützenswerter Straßen möglich wären. Zudem würde die verkehrliche Funktion als Durchgangsstraße in Frage gestellt,

- es fraglich ist, ob für eine Verstetigung des Verkehrsflusses angesichts der Kreuzungen und Querungsstellen ausreichend Potential besteht. Auf diese Problematik wird im Verkehrsgutachten explizit hingewiesen.

*Abwägung:* Der Plangeber vertraut darauf, dass die künftig erforderlichen Maßnahmen eines Monitoring im Sinne des Baugesetzbuchs (§ 4c BauGB) durch die zuständigen Stellen des Landes Berlin umgesetzt und verkehrlich mögliche und sinnvolle Maßnahmen zur Verminderung der Luftbelastung durchgeführt werden.

Dies gilt vor allem, um auch bei einer frühzeitigen nahezu vollständigen Umsetzung der Planung nachteilige Auswirkungen auf die Lufthygiene zu vermeiden. Die auf einen kurzen Abschnitt der Heidestraße beschränkten möglichen Grenzwertüberschreitungen des Tageswerts für PM<sub>10</sub> nach 2020 (bei Einhaltung des zulässigen Jahresgrenzwertes für Feinstaub) müssen in Abwägung aller Belange gegebenenfalls hingenommen werden, falls die aufgeführten verkehrlichen Maßnahmen nicht durchsetzbar sein sollten.

Im Sinne der Innenentwicklung soll das abgestimmte städtebauliche Konzept für den Bereich Heidestraße trotz dieser möglichen Grenzwertüberschreitungen weiter verfolgt und nicht zulasten einer allein auf lufthygienische Aspekte ausgerichteten Planung verändert werden. Die straßenbegleitende Bebauung mag aus lufthygienischer Sicht zu kritisieren sein, neben städtebaulich-gestalterischen Gründen spricht aber vor allem die Abschirmung von Verkehrslärm für diese Baustruktur, was eine Entwicklung ausgedehnter, qualitätvoller neuer Stadtquartiere beiderseits der Heidestraße und damit in zentraler Lage der Innenstadt erst ermöglicht.

*Stellungnahme:* Der Bebauungsplanentwurf trifft Vorkehrungen für zwei neue Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal.

Für beide Brücken sind Korridore angegeben, innerhalb derer sie entstehen sollen. Der Korridor für die nördliche Kanalbrücke findet keine Zustimmung. Er wäre auf der Nordwestseite soweit zu verschmälern, dass sich Brückenwiderlager und/oder -rampen und die Baulichkeiten des Wasserbeckens nicht überlagern. Bei Brücke und Wasserbecken handelt es sich um statisch-konstruktiv getrennt auszubildende bauliche Anlagen.

Für beide Brücken sind bei den Auswirkungen auf den Haushalt in Nr. III.7 nur die Investitionskosten erklärt. Hier wären unbedingt die Kosten für den laufenden Betrieb und die spätere bauliche Unterhaltung zu erwähnen. Ab Fertigstellung der Brücken fallen alljährlich Aufwand und Kosten für die Bauwerksüberwachung und -prüfung nach DIN 1076 an. Je nach Brückenkonstruktion, Material und Ausgestaltung entstehen turnusmäßige Wartungsaufwendungen. Letztlich sind im Rahmen der späteren baulichen Unterhaltung Aufwand und Kosten für entsprechende Brückeninstandsetzungen einzuplanen.

*Abwägung:* Der zeichnerisch dargestellte Korridor für die Kanalbrücke am künftigen Hafenplatz ermöglicht mit einer Breite von 20 m unterschiedliche Lösungen für die uferseitigen Anschlüsse der Brücke und belässt den notwendigen Spielraum, um Konflikte mit dem Fernradweg Berlin-Kopenhagen und der Treppenanlage am östlichen Kanalufer zu minimieren. Die Hinweise in Bezug auf das Wasserbecken sind mit der Aufgabe dieser Planung gegenstandslos.

Der Hinweis auf zusätzliche Kosten für den laufenden Betrieb und die spätere bauliche Unterhaltung der Brücken wird zur Kenntnis genommen, die Aussagen in der Begründung werden in dem für die Bauleitplanung notwendigen Umfang ergänzt.

*Stellungnahme:* Die Aussagen der Begründung in II.3.4.4a) widersprechen der Abwägung auf Seite 108 oben.

Weitere Hinweise zum Wasserbecken (Gewässerqualität und Kosten) sind aufgrund geänderter Planungsziele für den Stadtplatz für das weitere Bebauungsplanverfahren gegenstandslos.

*Stellungnahme:* Der Bebauungsplanentwurf trifft Vorkehrungen für zwei neue Fuß- und Radwegbrücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (Flächen G7 und G8).

Für beide Brücken sind Flächen mit einer durchgehenden Breite von mindestens 3,0 m und höchstens 6,0 m angegeben, innerhalb derer sie entstehen sollen. Eine Breite von 3,0 m ist zu gering, da Überführungen bei einer gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer gemäß AV Geh- und Radwege (13.März 2008), Teil A, II Gehwege, Pkt. 4 (2) eine nutzbare Breite von 4,0 m erhalten sollen.

*Abwägung:* Die im Bebauungsplan geforderte Mindestbreite für das Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit wird für die nördliche Brücke auf 4,0 m angehoben, die südliche Brücke soll nicht für den Radverkehr freigegeben werden und im Bebauungsplan wird entsprechend nur noch ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit vorbereitet.

### Berliner Feuerwehr

*Stellungnahme:* Bei der Prüfung der eingereichten Planungsunterlagen ergaben sich aus der Sicht der Berliner Feuerwehr folgende Anregungen und Hinweise:

Die Befahrbarkeit der Verkehrsflächen und die Zugänglichkeit vorhandener und zukünftiger Grundstücke über öffentliche Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Feuerwehr, sowie die Erreichbarkeit vorhandener notwendiger Zufahrten von Anschlussgrundstücken, sind zu gewährleisten. Entsprechend der beabsichtigten Bebauung ggf. notwendig werdende Fahrrechte zum Erreichen der Anschlussgrundstücke sind zu sichern.

Zusätzliche Hinweise:

Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt. Eine ausreichende Löschwasserversorgung in Form von Unterflurhydranten ist in der zu erweiternden Heidestraße weiterhin und in den vorgesehenen neuen Straßenschleifen und Quartierstraßen zusätzlich erforderlich.

Zu bzw. auf neuen Grundstücken, Gebäuden und/oder Gebäudeblöcken können Zufahrten und/oder Flächen für die Feuerwehr erforderlich werden. Eine abschließende Beurteilung dazu kann erst erfolgen, wenn die geplanten Bauungen detailliert bekannt sind.

In der zu erweiternden Heidestraße und in den neuen Straßen dürfen die Geh- und Fahrradwege sowie die Parkstreifen zusammen maximal 12 m breit sein (Normausladung einer Drehleiter/ Sicherstellung von 2. Rettungswegen mit Mitteln der Feuerwehr).

Darüber hinaus bestehen keine Bedenken.

*Abwägung:* Die brandschutztechnischen Hinweise werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Die Bereitstellung des Löschwasserbedarfs sowie die Anforderungen von Lösch- und Rettungsfahrzeugen werden bei der Planung von Verkehrsflächen und bei der Anordnung von Gebäuden berücksichtigt. Im Rahmen der Erarbeitung der Baugenehmigungsunterlagen und der Bauplanungsunterlagen erfolgt eine Abstimmung mit der Berliner Feuerwehr.

### Polizeipräsident von Berlin

*Stellungnahme:* Das Gebiet wies in der Vergangenheit eine vergleichsweise mäßige Kriminalitätsbelastung aus. Durch die beabsichtigte Nutzungsverdichtung erscheint eine Zunahme von Eigentumskriminalität wahrscheinlich, von Gewaltdelikten möglich. Um negative Auswirkungen auf objektive Kriminalität und subjektives Sicherheitsgefühl möglichst gering zu halten, regt man die Übernahme nachfolgender textlicher Festsetzung im Bebauungsplan an:

„Bei der Gestaltung der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz, des Uferweges sowie des Stadtplatzes sind die Gestaltungsprinzipien der städtebaulichen Kriminalprävention zu berücksichtigen.“

Sollte die Übernahme der vorgenannten textlichen Festsetzung nicht möglich sein, rege ich an, die Berücksichtigung auf nachfolgenden Planungsebenen in anderer Art sicher zu stellen.

*Abwägung:* Zur Übernahme der vorgeschlagenen Festsetzung in den Bebauungsplan fehlt die Rechtsgrundlage. Die Anregung, bei der Gestaltung der öffentlichen Parkanlage mit

Kinderspielplatz, des Uferweges sowie des Stadtplatzes auch Sicherheitsaspekte im Sinne der Kriminalprävention zu berücksichtigen, kann auf nachfolgenden Planungsebenen aufgenommen werden.

#### NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co KG

*Stellungnahme:* Im räumlichen Geltungsbereich befinden sich Anlagen mit einem Betriebsdruck > 4 bar. (Außerdem allgemeine Hinweise zu den übergebenen Planunterlagen).

Sofern im Rahmen des Abrisses von baulichen Anlagen die Trennung von Leitungen notwendig wird, ist diesbezüglich frühzeitig bei der NBB zu beauftragen. Bei Sprengungen sind detaillierte Unterlagen einzureichen und eine gesonderte Stellungnahme mit Sicherungsmaßnahmen zu den Anlagen abzufordern.

*Abwägung:* Aus der beiliegenden Planunterlage wird deutlich, dass sich alle Leitungen innerhalb der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen befinden. Ausgenommen davon ist lediglich eine Leitung über den so genannten Kunst-Campus, die Bestandsschutz hat.

#### Vattenfall Europe Wärme AG

*Stellungnahme:* Die Vattenfall Europe Wärme AG hat ihr bestehendes Fernwärmenetz ausgebaut. Die Lage unserer Fernwärmetrassen ist in dem beigefügten Übersichtsplan ersichtlich. Im südlichen Abschnitt der Heidestraße liegt eine Fernwärmetrasse der Nennweite ON 200. Über diese Trasse wird das Bürogebäude Total mit umweltfreundlicher Fernwärme versorgt. Mit dem Weiterbau der Fernwärmetrasse ist eine Wärmeversorgung der geplanten Gebäude beidseitig der Heidestraße beabsichtigt. Abstimmungen zur Raumverteilungsplanung in der Heidestraße und den jeweiligen Quartierstraßen erfolgen derzeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Unsere Stellungnahmen vom 29. April 2010 und 20. April 2011 behalten weiterhin Gültigkeit.

Stellungnahme vom 20. April 2011:

Im Planungsbereich befinden sich Anlagen der Vattenfall Europe Wärme AG. In der Invalidenstraße liegt eine Fernwärmetrasse der Nennweite 2 x DN 300. Diese Trasse muss im Zuge des Umbaus der Invalidenstraße zwischen der Sandkrugbrücke und der Invalidenstraße 51 umgelegt werden.

Zwischen den Grundstücken der Invalidenstraße 51 und 52 liegt parallel zur Heidestraße eine Fernwärmetrasse der Nennweite 2 x DN 250, welche das Museum für Gegenwartskunst, das Sozialgericht und das Sozialgericht Berlin sowie das Landesinstitut für Gerichtliche Medizin mit Wärme versorgt und vorläufig dort endet. Die Vattenfall Europe Wärme AG plant die Verlängerung dieser Trasse in Richtung Heidestraße für die Wärmeversorgung der geplanten Neubauobjekte am Europaplatz. Zu diesem Vorhaben gibt es bereits Absprachen mit der Vivico Real Estate GmbH.

Es ist beabsichtigt, die geplante Bebauung beiderseits der Heidestraße bis zur Perleberger Straße an unser Fernwärmenetz anzuschließen. Hierzu ist es erforderlich, Fernwärmetrassen in die Heidestraße und die Quartiersstraßen zu verlegen.

*Abwägung:* Die Fernwärmeleitung in der Invalidenstraße befindet sich im öffentlichen Straßenraum; es wird davon ausgegangen, dass auch die geplante Leitungsumverlegung innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche erfolgt und somit keine diesbezüglichen Bebauungsplanfestsetzungen notwendig werden.

Die Lage der Fernwärmeleitung zwischen den Grundstücken Invalidenstraße 51 und 52 und ihrer Weiterführung zur Heidestraße ist bekannt und steht den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht entgegen; der Leitungsverlauf befindet sich außerhalb künftiger Bauflächen. Zur Sicherung eines Leitungsrechts wurden privatrechtliche Regelungen zwischen dem Versorgungsträger und dem Eigentümer der Fläche getroffen, eine Festsetzung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen einen Anschluss an das Fernwärmenetz; für die Unterbringung von Fernwärmeleitungen stehen die vorgesehenen öffentlichen Straßenverkehrsflächen und die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zur Verfügung.

Die Stellungnahme vom 29. April 2010 ist durch die nachfolgenden Stellungnahmen überholt.

#### Vattenfall Europe Business Services

*Stellungnahme:* In dem betrachteten Gebiet befinden sich die Netzstation N 9625, die kombinierte Station K 0306 sowie die Übergabestation Ü 71 39. Für die elektrische Erschließung sind umfangreiche Kabellegungen in allen Spannungsebenen und der Bau von Stationen notwendig. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung können zurzeit keine Aussage getroffen werden.

*Abwägung:* Die Informationen werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Da eine Sicherung von Bestandsleitungen und –anlagen nicht notwendig ist, ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

Im Rahmen der Umsetzung der Planungsinhalte sind bestehende Leitungen und Anlagen zur Schaffung von Baufreiheit ggf. zu verlegen und es ist zu klären, ob vorhandene Netz- oder Übergabestationen im Einzelfall durch Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit im Grundbuch gesichert werden müssen.

Die Festsetzung eigenständiger Flächen für Anlagen des Versorgungsträgers im Bebauungsplan ist entbehrlich, da entsprechende Anlagen und Einrichtungen in den Baugebieten allgemein zulässig sind oder zugelassen werden können.

#### Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit

*Stellungnahme:* Die Firma Vattenfall Europe Wärme AG hat mit Schreiben vom 15. Mai 2012 den Antrag zur wesentlichen Änderung einer Feuerungsanlage in der Scharnhorststraße 3 in 10115 Berlin eingereicht. Die geplante Änderung besteht im Wesentlichen aus der Stilllegung und Demontage von 3 Dampfkesseln sowie der ersatzweisen Errichtung von 3 Heißwassererzeugern. Damit wird die Gesamtfeuerungswärmeleistung des Heizwerks um 18 MW erhöht. Außerdem wird eine 10 Meter hohe Schallschutzwand zur Minderung der Lärmemissionen errichtet und die Druckhaltung der Anlage für den Inselbetrieb des Heizwerkes umgebaut. Man bittet, die durch das nahe gelegene Heizwerk ausgehenden, evtl. auftretenden Lärmemissionen, gerade im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung, zu berücksichtigen.

*Abwägung:* Das nordöstlich der Scharnhorststraße gelegene Heizkraftwerk ist weit genug entfernt, um Lärmimmissionen in relevanter Größenordnung für das Plangebiet ausschließen zu können.

#### Industrie- und Handelskammer Berlin

*Stellungnahme:* Die als Kerngebiet ausgewiesenen Flächen sind mit ihrer Lage in direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof logisch angeordnet. Allerdings sind sie städtebaulich zu wertvoll, um sie evtl. für Fachmärkte mit Möbel- oder Baumarktsortimenten zu nutzen. Deshalb empfehlen wir, dass der Ausschluss von großflächigem Einzelhandel mit zentrenrelevanten Kernsortimenten in der textlichen Festsetzung Nr. 2 Satz 2 auch auf nicht-zentrenrelevante Kernsortimente ausgeweitet wird.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass die Flächen städtebaulich zu wertvoll sind, um sie für Fachmärkte führender Möbel- oder Baumarktketten zu nutzen, wird geteilt. Die im Hinblick auf die Zulässigkeit großflächiger Einzelhandelsbetriebe nunmehr vorgenommene Gliederung des Kerngebietes und die Beschränkung von Einzelhandelsflächen auf das erste Vollgeschoss entsprechen hinsichtlich der verbleibenden Flächengröße und dem Zuschnitt nicht den üblichen Anforderungen dieser Art von Nutzern. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nachbarschaft des Museums für Gegenwart und der umgebenden Kunst- und Kulturnutzungen (Galerien u.ä.) sollen jedoch darauf bezogene auch großflächige Fachgeschäfte (z.B. Design-Möbel, Kunstgegenstände) weiterhin ermöglicht werden.

#### Eisenbahnbundesamt

*Stellungnahme:* Zu dem Entwurf des Bebauungsplans bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Jedoch wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt für die im



letzten Satz des Abschnitts II.6.2 der Begründung genannten Flurstücke am 29. Mai 2012 einen Freistellungsbescheid erlassen hat. Der Bescheid wurde dem Bezirksamt Mitte von Berlin am 13. Juni 2012 zugestellt.

Gegenstand des Bescheids ist eine Teilfläche von ca. 3.725 m<sup>2</sup> des Flurstücks 8216, Flur 43, Gemarkung Tiergarten. Für dieses Flurstück hat zwischenzeitlich eine Flurstückszerlegung stattgefunden. Aus dem beigefügten Auszug aus dem Liegenschaftskataster des Bezirksamtes Mitte von Berlin vom 4. Oktober 2011 ergibt sich, dass aus dem Flurstück 8216 die Flurstücke 274, 275, 276, 277 und 278 gebildet wurden. Die Flurstücke 274, 276, 277 und 278 entsprechen der Freistellungsfläche gemäß Bescheid vom 29. Mai 2012.

Der letzte Satz des Abschnitts II.6.2 ist deshalb überholt und wäre zu streichen.

*Abwägung:* Die Aussagen in der Begründung zum Bebauungsplan werden entsprechend der aktuellen Flurstückssituation angepasst.

#### Deutsche Bahn Services Immobiliengesellschaft mbH

*Stellungnahme:* Im Schreiben vom 25. Mai 2011 wurden aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Bahnanlagen in Form einer geschlossenen bahnbegleitenden (Riegel-) Bebauung und durch Errichtung einer Schallschutzwand gegenüber der Parkanlage gefordert. Weiterhin wurden Sicherheitsanforderungen der Bahn benannt und Hinweise zu vorhandenen Trafostationen westlich der Heidestraße, zu einer neu geplanten Zuwegung im Bereich der Bahnanlagen sowie zum vorgehaltenen Zugang zum künftigen S-Bahnhof gegeben.

*Abwägung:* Die vorgebrachten Bedenken aufgrund fehlender Lärmvorsorge sind für den hier vorliegenden Bebauungsplan 1-62b östlich der Heidestraße nicht relevant, weil der von den Bahnanlagen ausgehende Schienenverkehrslärm durch die Verkehrsemissionen der Heidestraße überlagert wird. Auch die weiterhin gegebenen Hinweise beziehen sich ausschließlich auf Flächen westlich der Heidestraße. Eine Berücksichtigung der Stellungnahme erfolgt deshalb im Bebauungsplan 1-62a.

#### DB Netz AG

*Stellungnahme:* Es ist die Stellungnahme zu den Bebauungsplänen 1-62 und 1-63 für die beiderseits anliegenden Grundstücke der Heidestraße zu berücksichtigen. Hierbei ist nicht auszuschließen, dass durch bauliche Veränderungen im Bebauungsplan 1-62 auf Grund von Lärmschutzmaßnahmen zu weiteren Änderungen im Bebauungsplan 1-62b kommen kann.

*Abwägung:* Änderungsbedarfe im Bebauungsplan 1-62b, die aus der Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts für den Bereich westlich der Heidestraße resultieren, sind nicht erkennbar.

#### Bundesnetzagentur

*Stellungnahme:* Die BNetzA teilt u.a. gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22. Juni 2004 die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibt sie keine Richtfunkstrecken. Die BNetzA kann aber in Planungs- und Genehmigungsverfahren im Rahmen des Baurechts bzw. zum Schutz vor Immissionen einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragenden Stellen mitteilt. Somit werden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren.

*Abwägung:* Die Betreiber von Punkt-zu-Punkt-Richtfunkanlagen sowie Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen hatten Gelegenheit, sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, die durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin sowie in der Tagespresse bekannt gemacht wurde, am Verfahren zu beteiligen. Aufgrund der Stellungnahme wurden die jeweiligen Richtfunkbetreiber jedoch mit Schreiben vom 07.07.2012 gesondert am Verfahren beteiligt. Die eingegangenen Stellungnahmen sind unter 34a – 34b wiedergegeben.

## Bezirksamt Mitte von Berlin - Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

*Stellungnahme:* Die gleichzeitige Durchführung von Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wird kritisch gesehen, denn so können Ergebnisse der Behördenbeteiligung nicht mehr in den B-Plan-Entwurf zur öffentlichen Auslegung einfließen.

*Abwägung:* Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte im April 2011 (B-Plan 1-62 für die Flächen beiderseits der Heidestraße). Die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt worden und führten im Ergebnis zu Änderungen des Bebauungsplanentwurfs vor allem im Hinblick auf die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen und die Maßnahmen zum Schallschutz sowie zur Einbeziehung von Flächen für die geplanten Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal.

Aufgrund der Änderung des Bebauungsplanentwurfs und der Anfang 2012 erfolgten Teilung wurde entschieden, parallel zur öffentlichen Auslegung den Verfahrensschritt der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB zu wiederholen. Auf die Möglichkeit, erneute Stellungnahmen auf die geänderten und ergänzten Teile zu begrenzen und/oder die Frist zur Stellungnahme zu verkürzen, wurde dabei verzichtet. Im Hinblick auf die Belange des Tiefbau- und Landschaftsplanungsamtes eröffnet der vorliegende Verfahrensschritt somit zusätzliche Beteiligungsmöglichkeiten, da mit Ausnahme der Festsetzungen im Bereich der geplanten Kanalbrücken und angrenzender Verkehrsflächen östlich des Kanals keine Änderungen der festgesetzten Verkehrs- und Grünflächen vorgenommen wurden.

### *Stellungnahme zur Bewältigung der Lärmproblematik:*

Die Abb. 66 ff des Verkehrs- und Immissionsgutachtens zeigen, dass große Teile des B-Plan-Gebietes erheblich mit Lärm, verursacht durch den Straßen- und Schienenverkehr, belastet sind. Die Verlärmung der öffentlichen Räume im Umfeld der Heidestraße mindert deren Aufenthaltsqualität erheblich.

Nach Durchführung der Planung werden die höchsten Beurteilungspegel mit einer Belastung von am Tag bis zu 73 dB(A) und in der Nacht bis zu 66 dB(A) entlang der Heidestraße durch Kraftfahrzeuge erreicht (Begründung, S.41). Diese Lärmbelastung wird in der Begründung S. 87 folgendermaßen bewertet: „Bei Lärmbelastungen ab 65 dB(A) wird die Kommunikation stark beeinträchtigt, spätestens bei einem Lärmpegel von 70 dB(A) sind konkrete Gesundheitsgefährdungen, z.B. ein ansteigendes Herzinfarkttrisiko, zu befürchten.“

Die Lärmbelastung der geplanten Grünfläche wird in der Begründung S. 41 folgendermaßen bewertet: „Die geplante öffentliche Grünfläche wird hinsichtlich ihrer Erholungseignung durch den Lärm der angrenzenden Straßen beeinträchtigt. Es werden am Tage flächendeckend Schallimmissionen von über 55 dB(A) prognostiziert, im Kreuzungsbereich werden Werte von über 65 dB(A) erreicht. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird somit überschritten.“

Die Lärmbelastung des geplanten Stadtplatzes wird in der Begründung S. 41 folgendermaßen bewertet: „Auf dem Stadtplatz um das Wasserbecken (Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) ist ebenfalls mit hohen Lärmbelastungen zu rechnen. Sie liegen flächendeckend über 55 dB(A) am Tage. Der Bereich direkt an der Heidestraße ist dabei besonders belastet.“

Die Lärmproblematik erscheint in Bezug auf die öffentlichen Räume nicht bewältigt, das Planungsziel eines Boulevards nicht erreicht.

In der Begründung wird ausgeführt, dass die Entscheidung für die Trassenführung entlang der heutigen Heidestraße auf Grundlage des Masterplans Heidestraße und des Flächennutzungsplans erfolgte. Zum Zeitpunkt der Beschlüsse zum Masterplan und zur FNP- Änderung lag das Lärmgutachten jedoch noch nicht vor.

Die Alternative einer bahnnahen Trassenführung der Heidestraße wurde seitens des Bezirks im Rahmen des damaligen Planänderungsverfahrens zum FNP favorisiert.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Im Zielkonflikt zwischen der Schaffung eines urbanen städtischen Quartiers

einerseits und der Aufrechterhaltung einer übergeordneten Verkehrsverbindung andererseits wird die Tatsache, dass entlang der Heidestraße Flächen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität entstehen, in Abwägung aller Belange hingenommen.

Innerhalb der Parkanlage und auf dem Stadtplatz stehen in einiger Entfernung von den lärmbelasteten Straßen Bereiche zur Verfügung, die auch einen längeren Aufenthalt ermöglichen. Der Schwellenwert für eine weitgehend ungestörte Kommunikation auf kurze Distanzen (Unterhaltung zwischen zwei nebeneinander stehenden/ sitzenden Personen) von 62 dB(A) wird in weiten Teilen des Stadtplatzes (mit Ausnahme eines 20 – 25 m tiefen Streifens hinter der Straßenbegrenzungslinie) eingehalten. In der öffentlichen Parkanlage ist durch die im Rahmen der Entwurfsplanung vorgesehene Absenkung des Geländeniveaus um ca. 1,5 m von einer gegenüber der dargestellten Prognose geringeren Lärmbelastung auszugehen.

Weitere lärmgeschützte Aufenthaltsbereiche im Freien stehen im Bereich der Uferpromenade sowie in den teilweise öffentlich zugänglichen Blockinnenbereichen zur Verfügung.

Aktive Schallschutzmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Straßenverkehrslärms kommen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b nur im Bereich der Parkanlage in Betracht und werden dort jetzt auch festgesetzt. In den angebauten Bereichen und am Stadtplatz sind sie aus stadtgestalterischen Gründen dagegen nicht vertretbar. Lärminderungspotenziale und damit eine Steigerung der Aufenthaltsqualität werden aber bei der Gestaltung der Parkanlage und des Stadtplatzes gesehen und sind im Rahmen der Detailplanung in die Überlegungen einzubeziehen.

Die Trassenführung der Bundesstraße und ihr geplanter Ausbau wurden in Abwägung unterschiedlicher Kriterien und Belange bestimmt. Die Lärmbelastung war bereits zum Zeitpunkt der FNP-Änderung im Grundsatz bekannt (die strategische Lärmkarte (Ausgabe 2008) im digitalen Umweltatlas zeigt Werte über 70 dB(A) im Straßenraum der Heidestraße und in straßennahen Bereichen) und wurde mit dem ihr zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Sowohl der Masterplan als auch das FNP-Änderungsverfahren waren darüber hinaus Gegenstand politischer Entscheidungen auf Grundlage gutachterlicher Stellungnahmen.

*Stellungnahme:* Für den Schulweg der Kinder aus dem B-Plan-Gebiet zur Grundschule in der Rathenower Straße (Kurt-Tucholsky-Grundschule) wird nur die Luftlinienentfernung angegeben. Das entspricht nicht der tatsächlichen Weglänge. Die Weglänge zwischen Wohnen und Schule sollte für den Ist-Zustand ohne Brücken und für den Plan-Zustand mit den Brückenverbindungen über die Bahn und über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal aufgeführt werden, um die Notwendigkeit einer besseren Verknüpfung mit dem umgebenden Stadtraum über diese Brücken zu begründen.

*Abwägung:* In der Begründung wird die Entfernung der nächstgelegenen vorhandenen Grundschulen bereits auf die tatsächliche Weglänge bezogen. Demnach befinden sich die Moabiter Grundschulen in der Rathenower Straße (Kurt-Tucholsky-Grundschule) und in der Paulstraße (Moabiter Grundschule, Anne-Frank-Grundschule) in einer Fuß-/Radwegeentfernung von 1.800 m bzw. 2.300 m zur künftigen Quartiersmitte an der Heidestraße. Die Aussagen zur Bereitstellung zusätzlicher Grundschulplätze wurden ohnehin vollständig überarbeitet.

*Stellungnahme:* Zur Uferpromenade wurden zwar Abstimmungsgespräche geführt, jedoch liegen bisher keine verbindlichen Vereinbarungen zwischen WSA, SenStadtUm und Bezirk vor.

In der Begründung werden die Stellungnahmen des WSA, SenStadt Abt. X OW und des TLA nicht miteinander abgewogen, stattdessen wird darauf verwiesen, dass sich die betreffenden Flächen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden. In Bezug auf die Verkehrssicherung und Unterhaltung der Uferbereiche wird auf vertragliche Regelungen außerhalb des Bebauungsplanverfahrens verwiesen. Das ist für die Abwägung nicht ausreichend, denn im Bebauungsplanverfahren muss die Umsetzbarkeit des Planungszieles Uferweg nachgewiesen werden.

Zur Sicherung der Planung sind vor Festsetzung des Bebauungsplans verbindliche juristische Vereinbarungen zu treffen und die noch offenen Fragen zur Nutzung (z.B. Feuerwehraufstellflächen) zu klären.

*Abwägung:* Durch Änderung der Bebauungsplanfestsetzungen kann die Umsetzbarkeit des Planungszieles Uferweg nunmehr im Bebauungsplanverfahren nachgewiesen werden. Im Bereich des künftigen Stadtplatzes werden die Böschungflächen in den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b einbezogen, südlich des Stadtplatzes wird die Wegeverbindung über Geh- und Radfahrrechte zugunsten der Allgemeinheit auf privaten Grundstücksflächen abgesichert.

Für Ergänzungsflächen zum Uferweg im Böschungsbereich des Kanals (ebenfalls Bestandteil des vorliegenden Freiraumkonzeptes) sind jedoch weiterhin vertragliche Regelungen zur Nutzung der Flächen notwendig, da sie der bundesrechtlich begründeten Widmung als Wasserstraße unterliegen. Das WSA beabsichtigt, die betroffenen Flächen abzutreten.

Fragen der Verkehrssicherung und Unterhaltung sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu klären.

Weitere Hinweise zum Hafenbecken sind aufgrund geänderter Planungsziele für den Stadtplatz nunmehr gegenstandslos.

*Stellungnahme:* Im B-Plan-Entwurf soll eine öffentliche Grünfläche (Parkanlage am Nordhafen) festgesetzt werden, innerhalb der sich ein - als Bahnfläche planfestgestelltes - Niederschlagsbecken und Regenkanäle befinden. Das TLA fordert grundsätzlich einen Park am Nordhafen ohne Belastung mit Bahnanlagen, wie der Masterplan es vorsah. Das in Beton ausgeführte und eingezäunte Becken mindert die Erholungsfunktion des Parks erheblich.

Falls eine Verlegung des Niederschlagsbeckens nicht möglich ist, muss die Parkanlage so verkleinert werden, dass zusammenhängende Flächen entstehen (in der beigefügten Skizze wird eine Ausweitung der Bahnflächen bis zur Straßenverkehrsfläche vorgeschlagen). Eine Widmung von Splitterflächen um das Niederschlagsbecken herum wird abgelehnt, da diese die Zweckbestimmung einer Grün- und Erholungsanlage nicht erfüllen und einen hohen Aufwand für Unterhaltung und Verkehrssicherung erzeugen.

Einer Führung von Regenkanälen durch die öffentliche Grünanlage wird nicht zugestimmt. Eine Ausnahme ist die direkte Ableitung des Regenwassers aus dem Niederschlagsbecken in den Kanal im Bereich des Uferweges.

Die Straßen- und Landschaftsplanung müssen aufeinander abgestimmt werden, insbesondere in Bezug auf die Gestaltung der Böschungen.

Gem. Rundschreiben SenStadt Nr. 03-2011 muss ein barrierefreier Zugang zwischen Sellerbrücke und Uferweg bei der Gestaltung der Wege in der Parkanlage berücksichtigt werden.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass das Regenrückhaltebecken die Erholungsfunktion der Parkanlage einschränkt, wird geteilt. Deshalb wird langfristig weiterhin eine Verlegung oder ein Abbau der oberirdischen Anlage und eine Entwidmung der Fläche von Bahnbetriebszwecken angestrebt, jedoch ist dazu Einvernehmen mit dem Betreiber der Anlage herzustellen.

Der skizzierte Vorschlag, die nachrichtlich übernommene Bahnfläche durch Festsetzung weiterer Bahnflächen zu ergänzen, ist nicht realistisch, da diese Flächen erst kürzlich vom Eisenbahnbundesamt freigestellt wurden, bahnbetrieblich nicht erforderlich sind und langfristig als Teil der Parkanlage vorgesehen sind.

Der Hinweis zur barrierefreien Gestaltung eines Zugangs zwischen Sellerbrücke und Uferweg wird für die Ausführungsplanung zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* In der Begründung (Unterlage 1, S. 79) werden als übergeordnete Geh- und Radfahrverbindungen in Ost-West-Richtung nur die Verbindung südlich des Nordhafenparks und der Döberitzer Grünzug genannt. Es fehlt jedoch die für das Gebiet sehr wichtige Verbindung, die das Gebiet über den zentralen Stadtplatz über Brücken mit Moabit bzw. Mitte verbinden soll. Diese wichtige Wegeverbindung soll gem. Verkehrskonzept (Unterlage

2, S. 39) keinen LSA geregelten Übergang über die Heidestraße erhalten, vielmehr wird ein Umweg bis zum nächsten Knoten und zurück (ca. 100m) für vertretbar gehalten.

Das entspricht nicht den Intentionen des Masterplans und steht im Widerspruch zur fußgänger- und radfahrfreundlichen Erschließung des Gebietes, den Belangen der Blinden und Sehbehinderten und der Verkehrssicherheit.

*Abwägung:* Die Aussagen zur ost-west-gerichteten Verbindung des Gebiets in Höhe des zentralen Stadtplatzes (über die geplanten Bahn- und Kanalbrücken) werden in der Begründung ergänzt.

Die Zahl und die Anordnung der lichtsignalgeregelten Übergänge wurden im Rahmen der Vorplanung zum Umbau der Heidestraße in Abwägung mit den übrigen zu beachtenden städtebaulichen und verkehrlichen Kriterien (u.a. Leistungsfähigkeit der Heidestraße als übergeordnete Verbindung für den Kfz-Verkehr) festgelegt und sind Regelungsgegenstand des planfeststellungsersetzenden B-Plans 1-63. Der darin vorgesehene lichtsignalgeregelte Übergang für Fußgänger und Radfahrer am Nordrand des Stadtplatzes liegt in günstiger Zuordnung zur westlich der Heidestraße geplanten Wegeverbindung in Richtung Bahnbrücke. Die bisher angedachte Blockdurchwegung im geplanten Sondergebiet westlich der Heidestraße ist dagegen – u.a. aufgrund einer technisch bedingten Verschiebung der Bahnbrücke nach Norden – entfallen, so dass ein lichtsignalgeregelter Übergang an dieser Stelle nicht mehr erforderlich ist.

Ergänzend zu den lichtsignalgeregelten Übergängen sind im Mittelstreifen der Heidestraße an drei weiteren Stellen im Bereich des Stadtplatzes Fußgängerfurten sowie Querungen für Radfahrer eingeplant. Diese bieten bei der üblichen pulkartigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs weitere, wenn auch ungesicherte Quermöglichkeiten.

*Stellungnahme:* Die gemeinsamen Geh- und Radfahrrechte G2 bis G8 sollten eine Mindestbreite von 5 m aufweisen.

*Abwägung:* Für alle gemeinsamen Geh- und Radfahrrechte werden die geforderten Mindestbreiten auf 4,0 m heraufgesetzt; damit wird den Anforderungen der AV Geh- und Radwege Rechnung getragen.

*Stellungnahme:* In der Begründung (Unterlage 1, S. 61 / 82) wird ausgeführt, dass der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen mit rund 15 000 m<sup>2</sup> und das erforderliche Spielflächenangebot nahezu vollständig gedeckt wird.

Dieser Aussage wird widersprochen, da

- die nördliche Platzfläche (im 1-62a gelegen) nicht den Charakter einer öffentlichen Grünfläche, sondern einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche hat.
- die Eignung der südlichen Grünanlage entlang der Bahn (im 1-62a gelegen) aufgrund der Lärm- und Staubbelastung und seines schmalen Grundstückszuschnitts geprüft werden muss.
- Der Park am Nordhafen wegen der erheblichen Belastung mit Anlagen der Bahn (Niederschlagsbecken / unterirdische Niederschlagswasseranlage) stark eingeschränkt werden muss.

Weiterhin steht auch zu wenig Fläche für Kinderspielplätze zur Verfügung.

An das TLA wurde herangetragen, auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen Döberitzer Grünzug und der Uferpromenade Spielangebote zuzulassen. Das widerspricht jedoch der Widmung öffentlicher Straßenverkehrsflächen, die dem öffentlichen Verkehr dienen sollen und nicht dem Ausgleich eines strukturellen Defizits an Spielflächen. Daher wird der Integration von Spielangeboten auf festzusetzenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen widersprochen

*Abwägung:* Der Bebauungsplan setzt südlich der Nordhafenbrücke eine rund 6.000 m<sup>2</sup> große öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz“ fest. Zusammen mit den nördlich anschließenden vorhandenen und geplanten rund 7.000 m<sup>2</sup> großen Grünflächen steht damit längerfristig eine 12.900 m<sup>2</sup> große öffentliche Parkanlage zur Verfügung.

Darüber hinaus bieten der rund 11.000 m<sup>2</sup> umfassende Uferweg, der rund 12.000 m<sup>2</sup> große Stadtplatz sowie weitere Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Aufenthalts- und

Naherholungsqualitäten, die denen einer Grünfläche ähnlich sind, so dass insgesamt östlich der Heidestraße mittelfristig rund 3,5 ha an öffentlich nutzbaren Freiflächen zur Verfügung stehen. Davon werden rund 3.000 m<sup>2</sup> (netto) für die Anlage von Kinderspielplätzen benötigt. Unter Berücksichtigung der Aufenthaltsfunktionen des Stadtplatzes und der Uferpromenade kann somit von einer Bedarfsdeckung ausgegangen werden. Dies gilt unabhängig davon, ob die gut 900 m<sup>2</sup> große Fläche des Rückhaltebeckens innerhalb der festgesetzten Parkanlage am Nordhafen für die Nutzung als öffentliche Grünfläche zur Verfügung steht.

Sowohl der Uferweg als auch der 20,0 m breite Fußgänger- und Radfahrbereich nördlich des Mischgebiets MI 8 sollen als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gerade nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, sondern neben ihrer Funktion als Fuß- und Radwegeverbindung auch Aufenthaltsfunktionen übernehmen. Die Integration von Spielangeboten würde diese Zielsetzung unterstützen, dies ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans sondern im weiteren Verfahren zu klären. Die benötigten 3.000 m<sup>2</sup> Kinderspielflächen können flächenmäßig auch ausschließlich in der festgesetzten Parkanlage mit Kinderspielplatz untergebracht werden.

*Stellungnahme:* Bezüglich finanzieller Auswirkungen des Bebauungsplanes wird auf die Stellungnahme zur Behördenbeteiligung verwiesen. Darin werden die Aussagen der Begründung zu den finanziellen Auswirkungen (des damals noch ungeteilten Bebauungsplans 1-62) als unzureichend eingestuft und gefordert, dass die Finanzierung der Neuanlage öffentlicher Flächen (Erschließungsstraßen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, die Anlage der öffentlichen Grünflächen sowie der Bau des geplanten Hafenbeckens) ohne Belastungen für den Haushalt des Bezirks Mitte sichergestellt wird.

Außerdem wird auf den finanziellen und personalwirtschaftlichen Mehrbedarf für die Unterhaltung der Grün- und Verkehrsflächen hingewiesen.

*Abwägung:* Die Aussagen in der Begründung zu den finanziellen Auswirkungen des Bebauungsplans werden nach Vorliegen einer detaillierten Kostenaufstellung ergänzt. Der Bau der Erschließungsstraßen und der Spielflächen durch die Eigentümer ist über den Rahmenvertrag abgesichert. Die Herstellung der Uferpromenade, des Döberitzer Grünzugs und der Parkanlage südlich des Nordhafens soll überwiegend durch GRW-Fördermittel finanziert werden.

Der finanzielle und personalwirtschaftliche Mehrbedarf für die Unterhaltung der Grün- und Verkehrsflächen wird zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* Im Verkehrsgutachten, S. 29 erscheint der Modal-Split-Ansatz für den Radverkehr zu niedrig. In der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ vom Aug. 2011 ergibt sich ein höherer Anteil des Radverkehrs beim Modal Split für die beiden Altbezirke Mitte und Tiergarten, an deren Grenze das B-Plan-Gebiet liegt.

*Abwägung:* Die Berechnungsansätze wurden im Vorfeld des Verkehrsgutachtens abgestimmt. Auch ein zugunsten des Radverkehrs veränderter Modal-Split-Ansatz bei den Verkehrsprognosen bliebe jedoch ohne Auswirkungen auf die Festsetzungen des Bebauungsplans. Mögliche positive Effekte auf die künftige Verkehrsbelastung der Heidestraße sind aufgrund ihrer überwiegenden Funktion als Durchgangsstraße als gering einzustufen. Umgekehrt erfordert eine weitere Zunahme des Radverkehrs im Plangebiet keine zusätzlichen Maßnahmen. Die Breite der (im Bebauungsplan 1-63) festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen ist ausreichend für die geplante Einordnung von Radverkehrsanlagen.

*Stellungnahme:* Um dem Ziel eines Straßenraums mit hoher Aufenthaltsqualität zu entsprechen, sollten die Planstraßen 1.2 und 2.2 und die Kieler Straße als öffentliche Straßen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt werden. Nachfolgend wird ein Vorschlag zur Festsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen im Vergleich zum B-Plan-Entwurf dargestellt: (Abbildung, die die uferparallelen Abschnitte der Erschließungsstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche darstellt).

*Abwägung:* Weil die genannten Straßenverkehrsflächen maßgebliche Erschließungsfunktionen übernehmen sollen und es sich bei den Planstraßen 1.2 und 2.2 um kurze

Teilstücke einer einheitlich konzipierten Ringschließung handelt, wird die Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche beibehalten. Das angestrebte Ziel der Verkehrsberuhigung kann im Rahmen der bestehenden Festsetzung umgesetzt werden.

#### Bezirksamt Mitte - Denkmalschutzamt

*Stellungnahme:* Gegen die vorgelegte Planung werden im Grundsatz keine denkmalfachlichen Bedenken erhoben, auch wenn ein stärkeres Freistellen des ehemaligen Kornversuchsspeichers auf seiner Südseite diesen einzigen wesentlichen Altbau und Solitär sicherlich deutlicher betont hätte. So gut er ansonsten von allen Seiten einsehbar ist und in verschiedenen Sichtachsen steht, rückt der sechsgeschossige südliche Neubau zu nah an ihn heran. Eine Reduzierung des geplanten Baukörpers zumindest um die frühere Tiefe des abzubrechenden Anbaus würde hier eine denkmalverträglichere Distanz schaffen.

*Abwägung:* Der denkmalgeschützte ehemalige Kornversuchsspeicher besteht aus einem höheren, im Grundplan mit sieben Vollgeschossen angegebenen Hauptgebäude und einem südlich anschließenden ein- bis zweigeschossigen Gebäudeteil. Der Abstand zwischen dem geplanten bis zu sechsgeschossigen Neubau und dem Hauptbaukörper des ehemaligen Kornspeichers wird mit rund 20 m als denkmalverträglich ausreichend erachtet, zumal die gewünschte Freistellung und Betonung des Denkmals durch eine deutlich versetzte Anordnung des Neubaus berücksichtigt wird. Die Anregung, die geplante Bebauung weiter abzurücken, wird deshalb nicht berücksichtigt.

*Stellungnahme:* Es wird um textliche Erwähnung unter I.3.4.8 des Wachturms auf der Südostseite der Kieler Straße gebeten, auch wenn sich dieser außerhalb der Grenzen des vorgesehenen Bebauungsplans befindet: Jede Änderung im öffentlichen Raum (hier künftiger B-Plan-Geltungsbereich) dieses Teiles der Kieler Straße wirkt sich auch auf die Wahrnehmbarkeit dieses Turmes aus. Im Listentext der Berliner Denkmalliste heißt es dazu: Berliner Mauer, Grenzabschnitte und Wachtürme, Wachturm der ehemaligen Führungsstelle „Kieler Eck“, die Nr. in der Denkmaldatenbank lautet 09040270,T, 003.

*Abwägung:* Die Kieler Straße wurde aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen.

#### Bezirksamt Mitte - LuV Umwelt und Natur

*Stellungnahme:* Die Begründung ist hinsichtlich der Aussagen zur Baumschutzverordnung zu überprüfen. Bäume sind nicht geschützte Landschaftsbestandteile, der Baumbestand in Berlin ist ein geschützter Landschaftsbestandteil. Weiterhin ist die Aufzählung, welche Bäume vom gesetzlichen Schutz ausgenommen sind, unvollständig und damit nicht korrekt (vgl. § 2 Abs. 4 Baumschutzverordnung – und Abs. 3). Gleiches gilt für die Aufzählung, welche Bäume geschützt sind (vgl. § 2 Abs. 2 Baumschutzverordnung)

*Abwägung:* Die Begründung wird entsprechend angepasst.

*Stellungnahme:* Die Begründung ist hinsichtlich der Aussagen zur Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Stadtplatz zu überprüfen. Während das Wettbewerbsverfahren (Freiräume Europacity /Heidestraße und Nordhafen) davon ausging, dass dem Platz keine Erschließungsfunktion im Sinne von regelmäßigem Fahrverkehr (Erschließung von Tiefgaragen, Anlieferung) zukommt, wurden nachfolgend solche Anforderungen gestellt. Es wird deshalb angeregt, die Funktion des Platzes hinsichtlich Erschließungsfunktionen zu präzisieren - s. (c) „Uferweg“.

*Abwägung:* Es war in den vorlaufenden Verfahrensschritten immer klar, dass der Stadtplatz begrenzte Erschließungsfunktionen (z.B. Anlieferung) aufnehmen kann, ansonsten aber dem Fußgängerverkehr und ggf. dem Radverkehr in angepasster Geschwindigkeit vorbehalten bleiben soll. Die Aussagen in der Begründung werden dahingehend ergänzt. Im weiteren Verfahren wurde die Zweckbestimmung der Verkehrsfläche in „Fußgängerbereich präzisiert.

*Stellungnahme:* Es wird angeregt, auf alle (wesentlichen) Empfehlungen aus den Gutachten zur Biotypenkartierung/Baumkartierung (im Beispiel „Abschließende Maßnahme-

hinweise“) in der Begründung einzugehen, sie hinsichtlich Realisierbarkeit, Vereinbarkeit mit den Zielen des Bebauungsplans etc. zu werten (im Beispiel z.B. die Empfehlung, säulenförmige Bäume zu pflanzen).

*Abwägung:* Laut Anlage 1 zum BauGB sind im Umweltbericht die Maßnahmen zur Vermeidung, zu Verringerung und zum Ausgleich darzustellen, die geplant werden. Daher werden im Umweltbericht nur solche Maßnahmen erwähnt, die auch umsetzbar erscheinen. Eine Prüfung auf Realisierbarkeit der in den Gutachten dargestellten Maßnahmen erfolgte in der Umweltprüfung, eine Darlegung im Bericht wird jedoch nicht für notwendig und zielführend erachtet, zumal die Fachgutachten selbst am Bebauungsplanverfahren teilgenommen haben.

#### *Stellungnahme zum Immissionsschutz:*

Mit der Zustimmung des Abgeordnetenhauses vom 17. Februar 2011 zur Änderung des FNP zu Gunsten des Ausbaus der Heidestraße in der heutigen Lage kann der Abschlussbericht der VCDB vom November 2011 mit dem Variantenvergleich nur als nachträgliche Rechtfertigung für die Entscheidung gewertet werden.

Wenn auch die Art und das Maß der baulichen Nutzung im Gebiet des Bebauungsplans 1-62b - somit die Anordnung der Gebietseinstufungen - sinnvoll sind, so scheint bedauerlicherweise der innovative Gedanke zu fehlen, wie der hohen Immissionsbelastung an der Straßenrandbebauung begegnet werden kann. Die Antwort kann nicht immer die geschlossene Blockrandbebauung mit ihren passiven Schutzmaßnahmen sein, zumal durch die Zwangsbelüftung an den Fensterkonstruktionen zum Erreichen der notwendigen Luftwechselrate (CO<sub>2</sub>-Kriterium) belastete Außenluft in den Wohnbereich gedrückt wird. Magistralen in Nord-Süd- Richtung sind in unserer Region aus meteorologischen Gründen stets problematisch. Im Bereich der Heidestraße fehlt es im Gebiet des Bebauungsplans 1-62b an Überlegungen, wie mit neuartigen urbanen Strukturen, die den Beinamen Europacity rechtfertigen, der Belastungssituation durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe begegnet werden kann.

Hinweis: Bei der Durchsicht des lufthygienischen Teils des Berichtes ist aufgefallen, dass Textpassagen und Abbildungen teilweise verbesserungsbedürftig sind. Über das Recherchesystem Messstellen und Sachverständige (ReSyMeSa) wurde ermittelt, dass die rgoUmwelt GbR vom Land Sachsen zunächst bis 31. Dezember 2014 für die Ermittlung der Emissionen und/oder Immissionen notifiziert ist, jedoch nur für die Bereiche Q (Geräusche – Ermittlung der Emissionen) und R (Geräusche – Ermittlung der Immissionen). Erläuterung im ReSyMeSa: Notifizierung wird synonym für „Bekanntgabe“ verwendet. Notifizierung ist der Verwaltungsakt der jeweils zuständigen Behörde zur Anerkennung, Zulassung, Benennung oder Bekanntgabe der Messstellen nach den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen.)

*Abwägung:* Die Trassenfestlegung erfolgte im Vorfeld des 2009 vom Senat (Beschluss Nr. S-2050/2009 vom 5. Mai 2009) und vom Bezirksamt Mitte (Beschluss Nr. 665 vom 5.5.2009) beschlossenen Masterplans Berlin Heidestraße, der auf den Ergebnissen eines städtebaulichen Wettbewerbs (2008) basiert.

In Vorbereitung dieses Wettbewerbs und in Vorbereitung des Änderungsverfahrens 06/08 zum Flächennutzungsplan sowie im Bebauungsplanverfahren 1-63 wurde untersucht, ob die Heidestraße/ B 96 an die Bahntrasse verlegt oder in umgebauter Form in ihrem bisherigen Verlauf verbleiben soll. In Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Trassenführungen wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt entschieden, den Ausbau der Heidestraße als städtebaulich integrierte Stadtstraße in ihrem jetzigen Verlauf zu verfolgen und zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen. Der Flächennutzungsplan wurde entsprechend geändert. Der Bebauungsplan ist aus dem geänderten Flächennutzungsplan entwickelt.

Der Bebauungsplan setzt sich umfassend mit der Schallschutzproblematik an der Heidestraße auseinander und trifft weitreichende Festsetzungen, um trotz der bestehenden Vorbelastung auch eine Wohnnutzung entlang der Heidestraße zu ermöglichen. Neben der Festsetzung einer geschlossenen Blockrandbebauung mit Schallschutzwirkung für die rückwärtigen Bauflächen wird eine schallschutzorientierte Grundrissanordnung eingefordert und es werden Auflagen zur Anordnung von Außenwohnbereichen und Aufenthaltsräumen



mit Ausrichtung zur Heidestraße formuliert. Der Einbau schallgedämmter Lüftungsmöglichkeiten ist dabei nur ein Baustein der Lärmschutzvorsorge. Die ergänzenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Begründung berücksichtigt.

*Stellungnahme zu Altlasten:* Die orientierenden Untersuchungen für den Bebauungsplan sind im Dezember 2012 abgeschlossen worden. Es wurden drei sanierungspflichtige Flächen östlich der Heidestraße ermittelt. Einzelne punktförmige Belastungsherde sind auf dem ehem. Bahnhofsgelände nicht auszuschließen, können aber ggf. im Rahmen der Bautätigkeiten beseitigt werden.

Im Bereich der Kieler Str. 9 tangiert die altlastenverdächtige Fläche 7127 (militärische Liegenschaft bereits vor dem 1. Weltkrieg bis heute, ursprünglich Artillerieregiment) die Erweiterungsfläche des Bebauungsplans. Boden- und Grundwasseruntersuchungen liegen zu dieser Fläche nicht vor. Sollten im Rahmen des Brückenbaus oder anderer Bauarbeiten dort Grundwasserabsenkungen notwendig werden, wäre eine Überprüfung der Wasserqualität notwendig. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden nach derzeitigem Sachstand keine Konflikte gesehen.

Zu den drei Sanierungsflächen östlich der Heidestraße gibt es folgenden Sachstand:

OLEX-Tanklager: Die Sanierungsuntersuchung hat derzeit noch nicht begonnen. Es muss mit einem Variantenvergleich geklärt werden, ob eventuell statt eines Aushubs im wassergesättigten Bereich mit einer begleitenden Restabreinigung, ein mikrobiologisches Verfahren in Frage kommt. Ein öffentlich-rechtlicher Sanierungsvertrag ist nach Erstellung der Sanierungsplanung notwendig.

Überfüllschaden Heidestraße 17: Es handelt sich um einen relativ kleinen Bereich, der noch im Juli 2012 mit einer Detailuntersuchung eingegrenzt werden soll. Aufgrund der Straßennähe besteht hier (Bebauungsplan 1-63) kurzfristiger Handlungsbedarf. Nach derzeitigem Sachstand ist Bodenaushub und Grundwasserabreinigung aus der offenen Baugrube möglich. Dies wird mit der Bodenschutzbehörde im kooperativen Verfahren im Rahmen des Gebäuderückbaus durchgeführt.

Schwellentränke und Versuchsanstalt: Die Detailuntersuchungen sind zwischen Bodenschutzbehörde und Vorhabenträger abgestimmt und werden nach der abschließenden Erkundung der Heidestraße 17 beginnen. Es handelt sich um einen komplexen Schadensfall mit Teerölen (v.a. BTXE, PAK, Alkylphenole, Mineralölen, NSO-Aromaten) und Zinkchlorid sowie untergeordnet weiteren Schwermetallen. Horizontal und vertikal ist der Schaden noch nicht ausreichend abgegrenzt.

Solche Schäden sind vergleichbar mit Gaswerkstandorten und können am Standort Tiefen von 20 bis 25 m, und das bei einem geringen Flurabstand von ca. 3 m, erreichen. Eine Sanierung ist daher mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Zusätzlich kann es bei der Sanierung zu Problemen mit der Kanalbefestigung kommen. Die Machbarkeit der Sanierung muss daher konkret innerhalb einer Machbarkeitsstudie im Rahmen der Sanierungsuntersuchung nachgewiesen werden. Vorher kann man die grundsätzliche Bewältigung der Altlastenproblematik für die Fläche am Standort nicht bestätigen. Es ist auch mit einem nicht unerheblichen Zeitaufwand bis zum Abschluss der Sanierung zu rechnen. In einem vergleichbaren Fall beim Bahngaswerk in der Lehrter Straße hat die Deutsche Bahn in einem bereits gestrafften und engen Zeitplan von der Sanierungsuntersuchung bis zum Beginn der Sanierung drei Jahre veranschlagt. Ein öffentlich-rechtlicher Sanierungsvertrag ist nach Vorlage der Sanierungsplanung notwendig.

*Abwägung:* Die Bodensanierung der drei benannten Altlastenflächen wurde inzwischen durch den Grundstückseigentümer abgeschlossen. Zurzeit erfolgt die Sanierung des Grundwassers. Die Maßnahmen werden in Abstimmung mit dem Umweltamt des Bezirks durchgeführt. Die in der Stellungnahme benannten Flächen können nach Abschluss der Sanierung den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechend genutzt werden.

*Die Stellungnahme zum geplanten Stadthafen ist aufgrund der geänderten Planungsziele für den Stadtplatz mittlerweile gegenstandslos.*

## **V. 10 Übergang der Zuständigkeit auf die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt**

Mit Beschluss vom 26. März 2013 (Beschluss Nr. S-908/2013) wurde für das Gebiet der „Europacity“ beiderseits der Heidestraße durch den Senat von Berlin die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (AGBauGB) festgestellt. Als Gründe dafür wurden Größe, Umfang, Komplexität und zentrale Bedeutung des Areals für Berlin insgesamt, die Abhängigkeit von gesamtstädtisch relevanten GRW-Maßnahmen, die maßgebliche Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am städtebaulichen Rahmenvertrag, der wesentlich von der Hauptverwaltung gesteuerte städtebauliche Wettbewerb und Masterplan, die stadtentwicklungspolitische Bedeutung für den Wohnungsbau (im Hinblick auf den Anteil von Eigentums- und Mietwohnungsbau), die Lage im Stadtraum, insbesondere der Übergang zum angrenzenden Hauptbahnhofareal, und die besondere wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung für die Gesamtstadt in Bezug auf das Wohnungsbaupotential und den Tourismus benannt.

Seither werden die vom Bezirksamt Mitte eingeleiteten Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c auf der Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weiter bearbeitet.

## **V. 11 Änderungen des Geltungsbereichs 1-62b**

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 6. August 2013 beschlossen, für eine Teilfläche des Neuordnungsbereichs östlich der Heidestraße einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 1-92 VE aufzustellen und am 6. Dezember 2013 für eine weitere Teilfläche den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 1-93 VE aufzustellen. Gleichzeitig wurde jeweils beschlossen, den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b um die Flächen dieser vorhabenbezogenen Bebauungspläne zu reduzieren.

## **V. 12 Beschluss zur Neueinleitung des Bebauungsplans 1-62b und ergänzende Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung**

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 8. September 2014 gemäß § 25d BauNVO vom 11. Juni 2013 die Neueinleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b beschlossen. Somit ist nunmehr die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I. S.132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I. S. 1548) im weiteren Verfahren anzuwenden.

Der Neueinleitungsbeschluss erfolgte für einen erneut geänderten Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b. Er umfasst nunmehr das Gelände zwischen Heidestraße, Nordhafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Invalidenstraße mit Ausnahme der Flurstücke 301 (hinter dem Hamburger Bahnhof), 319, 320, 321 und 322 (ehemaliges Grundstück Heidestraße 14), sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und eine Teilfläche der Heidestraße im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte.

Der Geltungsbereich wurde um zwischenzeitlich einbezogene Flächen östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals verringert und gleichzeitig um eine Teilfläche der westlichen Uferböschung erweitert. Außerdem wurden die abschnittsweise einbezogenen Wasserflächen im Bereich der geplanten Kanalbrücken verändert.

Weil im Rahmen der Geltungsbereichsänderung auch zusätzliche Flächen in das Plangebiet des Bebauungsplans 1-62b aufgenommen wurden, war für diese Flächen ergänzend die Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB erforderlich. Sie wurde durch den Senat von Berlin am 17. Juni 2014 bestätigt.

## **V. 13 Verzicht auf erneute frühzeitige Beteiligungsverfahren**

Von der Unterrichtung und Erörterung gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 BauGB aufgrund der Neueinleitung des Verfahrens kann hier abgesehen werden, da diese im bisherigen Aufstellungsverfahren auf anderer Rechtsgrundlage erfolgt sind und die Verfahrensschritte in der Begründung des Bebauungsplans Berücksichtigung finden.

Ebenso wird von der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 BauGB abgesehen, da bereits im bisherigen Verfahren die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eingeholt wurden. Die Stellungnahmen wurden in der Abwägung berücksichtigt.

Als nächste Verfahrensschritte werden die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB mit neuer Planzeichnung und geänderter Begründung durchgeführt.

## **V. 14 (erneute) Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

Für den Entwurf des Bebauungsplans 1-62b vom 21. November 2014 mit Begründung (Stand November 2014) für das Gelände zwischen Heidestraße, Nordhafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Invalidenstraße mit Ausnahme der Flurstücke 301 (hinter dem Hamburger Bahnhof), 319, 320, 321 und 322 (ehemaliges Grundstück Heidestraße 14), sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und eine Teilfläche der Heidestraße im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte, wurde eine (erneute) Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Hierbei wurden mit Schreiben vom 24. November 2014 ausgewählte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit der Frist von einem Monat nach Zugang zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Sie wurden zudem darüber informiert, dass für den Bebauungsplan 1-62b bereits im Juni / Juli 2012 eine Behördenbeteiligung und parallel dazu die öffentliche Auslegung durchgeführt wurde und diese Verfahrensschritte aufgrund eines Beschlusses der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur Neueinleitung des Bebauungsplanverfahrens gemäß § 25d BauNVO 2013 vom 8. September 2014 jetzt wiederholt werden müssen, die grundlegenden Planungsziele aber unverändert geblieben sind.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden zum Bebauungsplanentwurf folgende Anregungen und Hinweise vorgebracht, die nach Abwägung aller Belange wie folgt Berücksichtigung finden:

### Gemeinsame Landesplanungsabteilung

*Stellungnahme:* Die Planung ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Die Grundsätze der Raumordnung sind angemessen berücksichtigt worden.

*Abwägung:* Die Übereinstimmung der Planung mit den Zielen der Raumordnung wird zur Kenntnis genommen

### Senatsverwaltung für Finanzen

*Stellungnahme:* Unter Würdigung des 4. Folge-/Zwischenberichts SenStadtUm`s an den Hauptausschuss vom 12. November 2014 (Rote Nr. 0882D) fehlen bei Punkt IV.7 in der Begründung Aussagen zur nicht gesicherten Finanzierung einer 2. Brücke sowie der im Raum stehenden Budgetüberschreitung im Freiraumbereich beim Bau der Uferpromenade in Höhe von 1,99 Mio. €. Daher ist bitte folgende Änderungen zu berücksichtigen:

S. 122, vorletzter Absatz zum Bau der Uferpromenade: (einfügen) Es wird von einer Budgetüberschreitung für den Teilbereich Freiraum ausgegangen.

S. 122 letzter Absatz: Für die Herstellung des Stadtplatzes (einfügen) und für den Bau einer 2. Brücke besteht noch keine gesicherte Finanzierung.

Es sollte dazu außerdem ein Satz aufgenommen werden, dass „ein etwaiger Mehrbedarf im Rahmen kommender Investitionsplanungen berücksichtigt werden müsste, soweit die

Kompensation einer Budgetüberschreitung durch geringere Kosten bei anderen Teilbereichen nicht möglich sein sollte.“

Wie bereits auf Arbeitsebene ausgetauscht, wird anregt, nochmals alle Flächenangaben im Begründungstext auf Plausibilität zu prüfen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Städtebaulichen Vertrag mit der CA-Immo vom 06. November 2014.

*Abwägung:* Aussagen zur bisher nicht gesicherten Finanzierung der zweiten (südlichen) Brücke über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal werden im Abschnitt IV.7 der Begründung ergänzt.

Der Hinweis auf mögliche Budgetüberschreitungen beim Bau der Uferpromenade ist dagegen nicht unmittelbar bebauungsplanrelevant. Die Einhaltung des vorgegebenen Kostenrahmens ist Gegenstand der nachfolgenden Planungsumsetzung und tangiert nicht die Schaffung des notwendigen Planungsrechts durch den Bebauungsplan.

Die Flächenangaben werden im Abgleich mit dem städtebaulichen Vertrag nochmals überprüft.

### Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz

*Stellungnahme:* Das Land Berlin ist Eigentümer des Grundstücks Invalidenstraße 52/Heidestraße 1 in 10557 Berlin (Grundbuchblatt 10814, Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstück 64/3, mit einer Größe von 4.896 m<sup>2</sup>). Dieses Grundstück ist gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 des SILB-ErrichtungsG in Verbindung mit der Anlage zum SILB-ErrichtungsG dem Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin zugewiesen; es wird im weiteren Text als „SILB-Grundstück“ bezeichnet. Die Geschäftsführung für das SILB übt die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH aus. Das SILB-Grundstück ist mit Gebäuden bebaut, die vom Sozialgericht genutzt werden.

Die aktuelle Erschließung des SILB-Grundstücks mit Fahrzeugen erfolgt über die im Planentwurf 1-62b vom 21. November 2014 (Blatt 2 von 2 Blättern) mit „G3“ bezeichnete Fläche, die gelb markiert ist. Die derzeitige Erschließung ist dem als Anlage beigefügten Auszug aus dem Liegenschaftskataster zu entnehmen. Über die Fläche „G3“ wird der Innenhof des SILB-Grundstücks erschlossen, der für alle Anlieferungen und Entsorgungen des Sozialgerichts genutzt wird. Aufgrund der baulichen Struktur des Gebäudes sind sämtliche Anlieferungen und Entsorgungen ausschließlich über diesen Innenhof und somit über die Fläche „G3“ möglich, die folglich die einzige Erschließungsmöglichkeit des Sozialgerichts darstellt. Für das Sozialgericht besteht keine Möglichkeit, Anlieferungen über einen anderen Eingang entgegenzunehmen bzw. in das Gebäude einzubringen. Die täglichen Lieferungen des Sozialgerichtes umfassen unter anderem Verbrauchsmaterialien, Reinigungsmaterialien, Arbeitsmaterialien und Aktenlieferungen. Zudem wird der Innenhof und die Fläche „G3“ von Baufirmen im Rahmen von Umbaumaßnahmen des Gebäudes sowie des laufenden baulichen Unterhalts genutzt. Darüber hinaus erfolgen sowohl die Post- und Gefangenentransporte als auch die Müll- und Sperrmüllentsorgungen über diese Flächen. Zusätzlich dienen der Innenhof und die Fläche „G3“ der Feuerwehr als Feuerwehrezufahrt und Rettungsweg.

Da sowohl in den textlichen Festsetzungen des Planentwurfs 1-62b vom 21. November 2014 unter Punkt 6 (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) als auch in der Begründung zum Bebauungsplan 1-62b mit Stand von November 2014 unter dem Abschnitt III, Nr. 3.4.4, kein Geh- und Fahrrecht über die Fläche „G3“ zugunsten des SILB-Grundstücks festgesetzt ist, wird um eine entsprechende Sicherung eines Geh- und Fahrrechts über die Fläche „G3“ zugunsten des SILB-Grundstücks gebeten. Die zwingende Notwendigkeit eines solchen Geh- und Fahrrechts über die Fläche „G3“ resultiert aus den zuvor genannten Gründen. Ohne die Sicherung des Geh- und Fahrrechts über die Fläche „G3“ wäre das Gebäude nicht mehr nutzbar und der Betrieb des Sozialgerichtes nicht möglich.

Aus diesem Grund muss der Punkt 6.3 der textlichen Festsetzung im Bebauungsplan 1-62b um die nachfolgend rot markierte Formulierung ergänzt werden:

Innerhalb der Fläche mit der Bezeichnung G 3 ist zwischen den Strecken MN auf der privaten Verkehrsfläche und OP sowie KL im Kerngebietsteil MK 2.2 eine insgesamt mindestens 3,0 m breite, durchgehende Fläche mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Ergänzend ist die benannte mindestens

3,0 m breite durchgehende Fläche zwischen den Strecken MN und OP mit einem Fahrrecht zugunsten der Nutzer des Sondergebietes „Kunst und Kultur“ und der Nutzer und Besucher des Mischgebietes MI 6 zu belasten. Ergänzend ist die benannte mindestens 3,0 m breite durchgehende Fläche zwischen den Strecken MN und OP mit einem Fahrrecht mit Fahrzeugen zugunsten der jeweiligen Grundstückseigentümer/Nutzer der Gemeinbedarfsfläche zu belasten.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Nutzungsbeschreibung „Landesinst. f. Gerichtl. u. Soz. Medizin“ innerhalb der violett gekennzeichneten Gemeinbedarfsfläche nicht mehr aktuell ist. Die Gemeinbedarfsfläche wird derzeit ausschließlich vom Sozialgericht genutzt.

*Abwägung:* Der Argumentation zur weiterhin notwendigen Erschließung (Anlieferung, Entsorgung und Feuerwehrzufahrt) des Sozialgerichts über den Innenhof wird gefolgt und das im Entwurf zur Behördenbeteiligung im November/Dezember 2014 entfallene Fahrrecht auf der Fläche G3 im Entwurf zur anstehenden öffentlichen Auslegung zumindest für die Nutzer der Fläche für Gemeinbedarf wieder aufgenommen. Das ursprünglich (Stand öffentliche Auslegung 2012) auch für Besucher des Sozialgerichts eingeräumte Fahrrecht erscheint aufgrund der Anfahrmöglichkeit über die Heidestraße dagegen entbehrlich.

Ein ergänzend gefordertes Gehrecht bereitet der Bebauungsplan mit der textlichen Festsetzung Nr. 6.3 bereits (zugunsten der Allgemeinheit) vor.

Im vorliegenden Freiraumkonzept für die betreffenden Flächen ist der Erhalt einer entsprechenden Zuwegung zum Sozialgericht auf der privaten Verkehrsfläche G3 bereits vorgesehen. Nach Aussage des bearbeitenden Landschaftsplanungsbüros ermöglicht die im Entwurf vorgesehene Zufahrt zwischen den Stellplätzen dabei auch die Einhaltung der technischen Anforderungen für die Zufahrt von Rettungs- und Löschfahrzeugen.

Die notwendige räumliche und nutzerspezifische Differenzierung der auf Bebauungsplanebene vorbereiteten Geh- und Fahrrechte kann im Rahmen der grundbuchlichen Sicherung auf der Grundlage dieses abgestimmten Freiraumkonzeptes erfolgen.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA und IB

Die Abt. IA und IB hat keine Einwände gegen die Entwicklung der Planung aus dem Flächennutzungsplan und die Beachtung der regional-planerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1). Sie sieht die Planung in Übereinstimmung mit den Stadtentwicklungsplänen in ihrer Zuständigkeit sowie mit sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IE

Die Abt. IE hat aus landschaftsplanerischer, naturschutzrechtlicher und artenschutzrechtlicher Sicht keine Anmerkungen zur Planung.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIIB

*Stellungnahme:* Gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf bestehen bei Berücksichtigung der nachfolgenden Anmerkungen aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken:

Begründung, Seite 8, zu I.2.5.1: Hier und an weiteren Textstellen ist der aktuelle Stand zum Bau der Straßenbahn zu berücksichtigen. Bereits im Dezember 2014 wurde zumindest der Betrieb für eine Linie aufgenommen.

Begründung, Seite 8, zu I.2.5.2: Die angegebenen Verkehrsstärken beziehen sich auf den DTV werktags.

Begründung, Seite 14, zu I.3.4: Hier sind Aussagen zum Stadtentwicklungsplan Verkehr zu ergänzen.

Begründung, Seite 28, zu a). vorletzter Absatz: Gemäß den Angaben in der Planzeichnung ist der Neubau mehrerer öffentlicher Straßen innerhalb des Geltungsbereiches vorgesehen.

Begründung, Seite 58, zu b): Der Begriff "Stellplätze" ist durch "Parkstände" zu ersetzen, da es sich hier um öffentliche Straßen handelt. Anstelle der Bezeichnung "verkehrsberuhigte

Bereiche" ist "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung" zu verwenden. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung südlich der Jean-Monnet-Straße als Fußgänger- und Radverkehrsbereich neu gestaltet wird. Begründung, Seite 94, zu III.3.4.1: Mit der Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 wurde u.a. auch die bauliche Ausgestaltung der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke verbindlich festgelegt. Dies umfasst auch die Festsetzung von Gehwegüberfahrten hinsichtlich ihrer Lage und Anzahl zur Anbindung der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung an die Heidestraße und zur Sicherung vorhandener Erschließungserfordernisse (Bestandsschutz). Weitere Grundstückszufahrten - wie unter III.3.4.1 in Aussicht gestellt - sollen in der Regel nicht zugelassen werden.

Begründung, Seite 98, zu c): Die Bezeichnung "G8" ist nicht in der Planzeichnung enthalten. Die Freigabe der beiden geplanten Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal auch für den Radverkehr und die beabsichtigte Festsetzung entsprechender Radfahrrechte wird ausdrücklich begrüßt. Damit werden die Voraussetzungen für die Vernetzung des geplanten Wegesystems innerhalb der künftigen "Europacity" mit vorhandenen Wegeanlagen in unmittelbarer Nähe des Baugebietes geschaffen. So soll mit dem Bau der südlichen Brücke auch ein Anschluss an den Fernradweg Berlin-Kopenhagen ermöglicht werden. Im Widerspruch dazu und demzufolge zu überprüfen ist sowohl die textliche Festsetzung Nr. 6.8 als auch die Aussage zum Radverkehr im letzten Satz des letzten Absatzes unter c). Bei der Planung der beiden Brücken sind die Anforderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu beachten.

zu Seite 121, Tabelle: Die Angaben zur Begrenzung des südlichen Abschnitts der Heidestraße sind nicht eindeutig nachvollziehbar, da in der Planzeichnung die Bezeichnung "Planstraße 2" nicht enthalten ist. Da die angegebenen Verkehrsbelastungen außerdem den Abschnitt zwischen Döberitzer Straße und Minna-Cauer-Straße umfassen, sollte nachfolgender Vorschlag geprüft werden:

Heidestraße Süd: Minna-Cauer-Straße bis Einmündung Planstraße 2.1

zu Seite 121, letzter Absatz zu IV.3: Vor dem Hintergrund der Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 ist der letzte Satz zu überprüfen.

*Abwägung:* Die Hinweise zur Begründung werden zur Kenntnis genommen und die Aussagen werden entsprechend angepasst.

Die Planzeichnung wurde bereits um die fehlenden Angaben „G8“ und „Planstraße 2“ ergänzt.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Oberste Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde

*Stellungnahme:* Der Standort der geplanten Bebauung liegt teilweise im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel (BSB Tegel). Nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 b) LuftVG dürfen in diesem Bereich Bauwerke, die eine Höhe von 125,0 m über NHN überschreiten, erst nach Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gilt im gleichen Maße u.a. auch für Bauhilfsmittel, wie beispielsweise Kräne. Die Feststellung, ob ein entsprechendes Bauvorhaben im Bereich des Bebauungsplanentwurfs im BSB Tegel liegt, ermittelt die Oberste Luftfahrtbehörde für den konkreten Einzelfall.

Daneben ist am Standort zusätzlich auch die Unbedenklichkeit von Bauvorhaben im Hinblick auf die Störwirkungen auf Navigationsanlagen zu prüfen (Anlagenschutzbereiche). Eine luftrechtliche Zustimmung der Obersten Luftfahrtbehörde ist insoweit bei allen Bauvorhaben (einschl. Kränen etc.) bereits ab einer Höhe von 77,0 m über NHN erforderlich.

*Abwägung:* Die teilweise Lage im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel und die geforderte luftrechtliche Zustimmung für hohe Gebäude und ggf. für Bauhilfsmittel wird für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Vor allem die Prüfung möglicher Störwirkungen auf Navigationsanlagen erfolgt i.d.R. auf Grundlage der Bauplanungsunterlagen, da hierbei neben der Höhe die Fassadengestaltung und das Material der Dacheindeckung entscheidungserheblich sein können.

Aufgrund der benannten Höhe von 77,0 m über NHN ist eine Zustimmung jedenfalls für das Hochhaus des Bauprojektes 50 Hertz im MK 2.1 und vermutlich für Bauhilfsmittel zur

Errichtung des Hochhauses südlich vom zentralen Stadtplatz („Fußgängerbereich“) erforderlich.

In der Begründung werden entsprechende Aussagen ergänzt.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrslenkung Berlin

*Stellungnahme:* Gegen den Bebauungsplanentwurf bestehen aus Sicht der Zentralen Straßenverkehrsbehörde keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die Hinweise berücksichtigt werden:

Auf den Seiten 9 (1.2.5.3) und 58 b) ist das Wort "Radfahrstreifen" durch "Radverkehrsanlagen" zu ersetzen.

Bezüglich der Vorschläge zur Minderung des verkehrsbedingten Lärms wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Festlegung der Betriebszeit einer Lichtzeichenanlage (LZA) nur aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt. Grundsätzlich ist von einem Dauerbetrieb der LZA auszugehen. Ein Abschalten während der Nachtzeit aus Gründen des Lärmschutzes könnte z.B. nicht erfolgen bzw. wieder geändert werden, wenn sehbehinderte oder blinde Menschen auf die LZA als sichere Querungshilfe angewiesen sind. Es ist sicherzustellen, dass die maßgeblichen Lärmwerte auch ohne Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Heidestraße eingehalten werden können. Wenn diese Richtwerte nicht durch bauliche Maßnahmen erreicht werden können, stellt sich die Frage, ob dieses Gebiet für eine Wohnbebauung überhaupt geeignet ist. Es sind daher alle diesbezüglichen Erwägungen zu straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen (Nachabschaltung LZA / Tempo 30) aus dem Bebauungsplanentwurf zu entfernen.

*Abwägung:* Die Begrifflichkeiten zum Radverkehr werden angepasst.

Die Aussagen auf bestehende Lärminderungspotenziale durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen werden aufrechterhalten. Die Berechnungen der Schallimmissionen und die daraus abgeleiteten Festsetzungen zum Lärmschutz berücksichtigen weder eine Abschaltung der LSA im Nachtzeitraum noch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet erfolgt insofern unabhängig von der Durchführung grundsätzlich möglicher straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen. Es bleibt dem Plangeber aber unbenommen, auf bestehende Lärminderungspotenziale im Rahmen nachgeordneter Fachplanungen hinzuweisen.

*Stellungnahme:* Für die zukünftige Erschließung des Bebauungsplangebietes durch Kfz werden auf Grundlage der Neubauplanung der Heidestraße (SenStadtUm Abt. X Tiefbau) folgende Hinweise gegeben:

Planstraße 1.1: LZA als vierarmiger Knoten angeordnet, Ein- und Ausfahrt in alle Richtungen möglich;

Planstraße 1.3: Einfahrt nur aus Richtung Süd, Ausfahrt nur nach rechts;

Planstraße 2.1: LZA als vierarmiger Knoten angeordnet, Ein- und Ausfahrt in alle Richtungen möglich;

Planstraße 2.3: Einfahrt nur aus Richtung Süd, Ausfahrt nur nach rechts.

*Abwägung:* Die sich aus dem Neubau der Heidestraße ergebenden verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Gebietserschließung über die vorgesehenen Planstraßen sind bekannt und werden bei den teilweise bereits vorliegenden Detailplanungen im Quartier südlich des Stadtplatzes („Fußgängerbereich“) bereits berücksichtigt.

*Stellungnahme:* Aus Sicht des ÖPNV- Aufgabenträgers und der ÖPNV- Infrastrukturplanung werden folgende Hinweise gegeben:

Als Hinweis zur ÖV-Erschließung ist einzubringen, dass das Busangebot in der Heidestraße (Linie 142) derzeit nur im 20-Minuten-Takt verkehrt und in diesem nördlichen Linienabschnitt ein stark eingeschränktes Betriebsprogramm aufweist. Beispielsweise verkehren keine Busse am Sonntag oder nach 18 Uhr. Die Betriebszeiten wären bei der im Bebauungsplan festgelegten Gebietsentwicklung zur Gewährleistung einer Erschließung entsprechend der Standards des Nahverkehrsplanes 2014:2018 des Landes Berlin auszuweiten.

Für die erforderliche Ausweitung der Bedienzeiten kann abgeschätzt werden, dass als Folgekosten für das Land Berlin (zuständig SenStadtUm) ca. 300.000 € pro Jahr für die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen anfallen werden. Zudem wären infolge der höheren Verkehrsnachfrage nach vollständiger Realisierung der Bauvorhaben in diesem Bereich entsprechende Taktverdichtungen zu prüfen. Hieraus würden sich weitere Mehrkosten ergeben.

Da die Mittel zur Bestellung von ÖPNV-Leistungen bereits vollständig ausgeschöpft sind, wäre eine Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Leistungen im ÖPNV grundsätzlich erst bei einer Aufstockung des Haushaltstitels für Bestelleistungen im ÖPNV möglich.

*Abwägung:* Die Hinweise zur notwendigen Verbesserung der Busandienung in der Heidestraße bei Planungsrealisierung und sich daraus ergebende Folgekosten für das Land Berlin werden zur Kenntnis genommen. Die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel ist jedoch keine unmittelbare Festsetzungsfolge des Bebauungsplans, sondern wird erst im Rahmen der späteren Planungsumsetzung relevant und muss insofern in der Bebauungsplanbegründung nicht thematisiert werden.

*Stellungnahme:* Für die Gewährleistung der Erschließung ist die Anzahl der Haltestellenpaare gemäß der abgestimmten Planungen zum Neubau der Heidestraße sicherzustellen.

Bezüglich der Aussagen zum FNP (Abschnitt I.3.2, S. 12) ist der Hinweis auf die entlang der Invalidenstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans langfristig geplante U-Bahnlinie U 11 zu ergänzen.

Im Abschnitt III.1.2 unter dem Stichwort "Verkehrerschließung" (S. 58) sollte hinsichtlich des südlich der Minna-Cauer-Straße gelegenen Abschnittes der Heidestraße darauf hingewiesen werden, dass für am Hauptbahnhof endende/ beginnende Buslinien perspektivisch eine Busschleuse von der Heidestraße zur Invalidenstraße erforderlich ist und zudem ein Bedarf nach Betriebshaltestellen im Bereich der Umfahrung (u.a. in der Minna-Cauer-Str.) besteht.

*Abwägung:* In der Heidestraße werden entsprechend der Ausführungsplanung drei Haltestellenpaare eingerichtet. Die Aussagen zum FNP in der Begründung werden entsprechend ergänzt.

Die Hinweise zu den am Hauptbahnhof endenden/ beginnenden Buslinien werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans, zumal sich der südliche Abschnitt der Heidestraße und die Minna-Cauer-Straße im Geltungsbereich der angrenzenden Bebauungspläne II-201b und II-201c befinden.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D

*Stellungnahme:* Gegen die Planungsziele bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die in der Begründung S. 155 ff. aufgeführten Anforderungen und Hinweise zu den wasserrechtlichen Verfahren zur Regelung von Grundwasserbenutzungen gelten auch für die Arbeiten im Zusammenhang mit der Errichtung der Fußgängerbrücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal.

Das Entwässerungskonzept wurde überarbeitet, nunmehr sind Einleitungen in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal vorgesehen. Eine abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser im Umweltbericht steht jedoch noch aus.

*Abwägung:* Die Hinweise im Zusammenhang mit notwendigen Grundwasserbenutzungen werden zur Kenntnis genommen; ggf. dazu notwendige Regelungen sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Prognose der Auswirkungen des Bebauungsplans auf das Schutzgut Wasser (einschließlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals) wird im Umweltbericht vertieft dargestellt.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IX C

*Stellungnahme:* Im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung sollte auf Seite 17 der Begründung folgendes Entwicklungsziel des Masterplans Heidestraße (AH-Drucksache 16/2388) Erwähnung finden, Zitat: „Die Entwicklung des Standortes Heidestraße erfolgt unter umweltgerechten Gesichtspunkten. Im weiteren Planungsprozess wird sichergestellt, dass



zu hohe verkehrsverursachte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, vermieden werden. Die Ziele der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet.“

*Abwägung:* Die Begründung wird um entsprechende Aussagen ergänzt.

*Stellungnahme:* In die schalltechnische Untersuchung flossen auch die Planungsunterlagen zur „Erweiterung der Infrastruktur im Bahnhof Hamburg und Lehrter Bahnhof, Strecke 6106: Berlin Hamburg und Lehrter Bhf. – Berlin Moabit“ ein. Es wird darauf hingewiesen, dass die hier aus der Trägerbeteiligung im November 2014 vorliegende Unterlage im Juli 2013 und die damit eingereichte schall- und erschütterungstechnische Untersuchung im Oktober 2013 erstellt wurden. Es sollte überprüft werden, ob sich hieraus Anpassungsbedarf ergibt.

*Abwägung:* Der Hinweis wurde im Rahmen der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 24. Juni 2015 berücksichtigt und es wurden die neuesten Prognosedaten für die Belegung der Gütergleise verwendet. Die insgesamt im Prognosejahr 2025 zu erwartende Zuganzahl hat sich dabei nicht verändert, die zugrunde gelegte Fahrgeschwindigkeit wurde von 65 km/h auf 70 km/h erhöht

*Stellungnahme:* Am 01. Januar 2015 ist die Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) in Kraft getreten. Damit ist im weiteren Verfahren, insbesondere aufgrund der neu gefassten Anlage 2, eine Anpassung der schalltechnischen Untersuchung erforderlich.

Die schalltechnische Untersuchung legt bei der Bestimmung der Lärmpegelbereiche und letztlich der erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße für den Nachtzeitraum einen abgewandelten Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zugrunde. Aus hiesiger Sicht ist die Vorgehensweise des Entwurfs der DIN 4109 - 4, 2013-06 der Vorzug zu geben. U. U. ergeben sich daraus abweichende Lärmpegelbereiche.

*Abwägung:* Die Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 18. Dezember 2014, d.h. die Neufassung der Schall 03 wurde im Rahmen der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 24. Juni 2015 berücksichtigt und es erfolgte eine komplette Neuberechnung der Immissionsbelastung. Grundsätzliche Änderungen der Lärmbelastungssituation oder des Schallschutzkonzeptes ergeben sich daraus nicht, vor allem da der Entfall des sog. Schienenbonus für alle Bahnstrecken bereits in der schalltechnischen Untersuchung vom Oktober 2014 berücksichtigt war. Grundsätzlich ergeben sich im Ergebnis der neuen schalltechnischen Berechnungen im Juni 2015 tendenziell leichte Verbesserungen vor allem in den Blockinnenbereichen.

Der Hinweis auf geplante Neuregelungen zur Bestimmung der Lärmpegelbereiche wird vor allem für künftige Bebauungsplanverfahren zur Kenntnis genommen, da ein Inkrafttreten des benannten Entwurfs der DIN 4109 gegenwärtig zeitlich nicht absehbar ist. Bis die überarbeitete DIN 4109 in Kraft tritt, findet weiterhin die aktuell gültige Fassung Anwendung, wonach bei der Bestimmung der Lärmpegelbereiche ausschließlich die Tagwerte zugrunde zu legen sind. Die darüber hinausgehenden Forderungen der Fachgutachter werden für die Bebauungsplanverfahren beiderseits der Heidestraße einheitlich hergeleitet und sind in den bisherigen Beteiligungsverfahren zu den Bebauungsplanverfahren 1-62a und 1-92VE von der Abt. IX C auch nicht beanstandet worden. Die Problematik der teilweise nur sehr geringen Pegelunterschiede im Tag- und Nachtzeitraum vor allem im Nahbereich der Bahngleise ist insofern bereits berücksichtigt. Die Berechnungssystematik wird auch im Sinne der Gleichbehandlung von Bauanträgen beibehalten

*Stellungnahme:* Unter 6.1.1 wird in der schalltechnischen Untersuchung auf die Unwägbarkeiten der Verkehrsprognose und die zukünftigen schärferen Lärmgrenzwerte für Fahrzeuge verwiesen sowie die daraus ggf. resultierenden Lärminderungen als abwägungsrelevant dargestellt. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die EU kürzlich Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge verabschiedet hat. Mit dieser Novelle wird aber bis ca. 2035 lediglich eine Lärminderung von ca. 1,5 dB(A) erreicht. Gleichfalls ist nach den

derzeitigen Erkenntnissen keine akustisch relevante Verringerung der Verkehrsmengen zu erwarten, ansonsten hätte diese im Rahmen der Verkehrs- und Immissionsgutachten Berücksichtigung finden müssen.

Insofern ist voraussichtlich durch die Fahrzeugentwicklungen nur eine geringe Lärminderung zu erwarten, die aus hiesiger Sicht nicht abwägungsrelevant ist. Jedenfalls ist hiermit eine Einhaltung der gesundheitsrelevanten Schwellwerte von tagsüber 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) (siehe hierzu Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15. Dezember 1999) nicht zu erwarten (insbesondere unter Beachtung der obigen Ausführung). Im Lärmaktionsplan Berlin 2008 wurden diese Werte als Zielwerte beschlossen.

*Abwägung:* Die zukünftigen Entwicklungen hinsichtlich der Fahrzeugtechnik wurden im vorliegenden Schallschutzgutachten (ALB Oktober 2014) zwar benannt, aber bei den Berechnungen nicht berücksichtigt.

Die Einschätzung, dass sich im Prognosezeitraum bei den Kraftfahrzeugen keine relevanten Lärminderungen zu erwarten sind, wird geteilt. Beim Schienenverkehrslärm sind hingegen durch die beabsichtigte Ausstattung aller Güterzüge mit Verbundstoff-Klotzbremsen bis zum Jahr 2030 durchaus spürbare Lärminderungen zu erwarten. Eine entsprechende Würdigung im Rahmen der Abwägung ist somit gerechtfertigt, auch wenn hiermit eine Einhaltung der gesundheitsrelevanten Schwellwerte von tagsüber 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) nicht überall erreicht wird.

*Stellungnahme:* In Bezug auf die Begründung zum Bebauungsplan 1-62b ergeben sich folgende Anmerkungen: Auf S. 103 stellt die Begründung dar, dass die Orientierungswerte der DIN 18005-1 und in Teilen die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte überschritten werden. Damit werden die Vorgaben des Lärmaktionsplans nicht eingehalten. Der vorliegende aktuelle Bebauungsplanentwurf reagiert auf die Überschreitungen mit Festsetzungen, die einen ausreichenden Immissionsschutz im Wohnraum sicherstellen. Derartige Maßnahmen sollen allerdings nur bei besonderen städtebaulichen Gründen (z. B. Baulückenschließungen oder Beitrag zur Lärminderung) angewendet werden. Ein Außenkontakt der Bewohner ist damit, zumindest in Teilbereichen des Bebauungsplans, praktisch ausgeschlossen. Gleichzeitig ist in den Außenbereichen im Einzugsbereich der Heidestraße eine nur geringe Aufenthaltsqualität gegeben. Daher wird aus hiesiger Sicht das obige Leitziel des Masterplans verfehlt.

Da die Begründung zu recht auf die aufschiebende bedingte Festsetzung hinsichtlich der vorgezogenen Realisierung einzelner Wohnblöcke auf S. 104 hinweist, wird angeregt die vorgesehenen Formulierungen des städtebaulichen Vertrags in der Begründung darzustellen.

*Abwägung:* Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Verkehrslärm sind im bebauten Innenstadtbereich nicht gänzlich zu vermeiden, können aber mit den im Rahmen der Bebauungsplanung zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten minimiert werden. Dies ist im Bebauungsplan 1-62b im Sinne des Masterplans Heidestraße und der Lärmaktionsplanung des Landes Berlin geschehen.

Die Einschätzung, dass ein ausreichender Immissionsschutz nur bei geschlossenem Fenster gewährleistet werden kann und damit ein Außenkontakt der Bewohner praktisch ausgeschlossen ist, wird nicht geteilt. Die Untersuchungsergebnisse des Schallschutzgutachtens zeigen, dass die Schwellenwerte für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse von tagsüber 60 dB(A) in nahezu allen Wohnungen im allgemeinen Wohngebiet eingehalten werden und damit tagsüber keine Einschränkungen hinsichtlich (teil-)geöffneter Fenster oder dem Aufenthalt auf Balkonen und Loggien bestehen. Im Mischgebiet, für das mit den Bebauungsplanfestsetzungen die Errichtung ausschließlich durchgesteckter Wohnungen eingefordert wird, sind diese Voraussetzungen (uneingeschränkt möglicher Aufenthalt auf Balkonen und Loggien, Fensteröffnung im Tagzeitraum) an der lärmabgewandten Seite bei mindestens der Hälfte aller Aufenthaltsräume gegeben. Für Eckwohnungen, die baulich bedingt nicht über lärmabgewandte Außenwände verfügen, wird eine Fensteröffnung über vorgelagerte, eingehauste Außenwohnbereiche ermöglicht.

Für einen ungestörten Nachtschlaf ist der Außenkontakt der Bewohner dagegen von untergeordneter Bedeutung, so dass die Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes im Nachtzeitraum ausschließlich bei geschlossenem Fenster vertretbar erscheint, wenn eine ausreichende Belüftung anderweitig sichergestellt ist.

*Stellungnahme:* Hinsichtlich der Straßenverkehrslärmproblematik werden die aktiven Lärminderungsmöglichkeiten sachgerecht dargestellt. Eine Lärminderung im notwendigen Umfang ist mit den vorgegebenen Parametern Verkehrsaufkommen und Bebauungsstruktur nicht erreichbar. Zu kritisieren ist, dass die – wenn auch geringen – bestehenden Potentiale zur Lärminderung durch den Einsatz einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche nicht genutzt werden.

*Abwägung:* Weil der Neubau der Heidestraße im gesonderten Bebauungsplanverfahren 1-63 planungsrechtlich vorbereitet wurde, kann das benannte Lärminderungspotenzial einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans sein.

*Stellungnahme:* Die Ausführungen auf S. 162 der Begründung stellen dar, dass die Planungen die Anforderungen an eine lärmrobuste städtebaulichen Strukturen mit einer hoch belasteten dem Emittenten zugewandten Fassade und einer abgewandten ruhigen Fassaden erfüllen. Dem ist zu entgegen, dass neben den Mischgebieten auch in den allgemeinen Wohngebieten im Nachtzeitraum in Teilbereichen Pegel von > 55 dB(A) erreicht werden. Somit ergeben sich Immissionspegel, die oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte liegen. Aber auch die Orientierungswerte von Mischgebieten werden in vielen Teilen der Blockinnenbereiche überschritten.

*Abwägung:* Die lärmrobusten städtebaulichen Strukturen schaffen in den Blockinnenbereichen zumindest im Tagzeitraum sehr günstige schalltechnische Voraussetzungen für die künftigen Wohnungen. Im endgültigen Ausbauzustand der Europacity werden dort durchweg Beurteilungspegel unterhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete prognostiziert; im Allgemeinen Wohngebiet werden tagsüber meist auch die gebietsbezogenen Orientierungswerte eingehalten.

Die abschnittswisen Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden durch weiter entfernte Schallquellen (Bahnstrecken) verursacht, die mit den Baustrukturen im Plangebiet nicht beeinflussbar sind.

Dabei sind aber nur im Einzelfall Beurteilungspegel über 55 dB(A) möglich (oberstes Geschoss an drei Fassadenabschnitten im MI1, WA 1 und im WA 2).

*Stellungnahme:* Im Fazit ist festzustellen, dass mit der vorgelegten Planung ein innerstädtisches Quartier mit anspruchsvollen Nutzungen geschaffen werden soll. Bedingt durch die Lage an großen Verkehrsachsen (Straßen- und Schienenverkehr) sind hier erhebliche Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch den Verkehrslärm zu erwarten; die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1, die im Planverfahren heranzuziehen und möglichst einzuhalten sind, werden großflächig überschritten. Selbst die weniger strengen Zielwerte des vom Senat beschlossenen Berliner Lärmaktionsplans werden in weiten Teilen des Quartiers überschritten. Diese Überschreitungen fallen mit bis zu 8 dB tags und 13 dB nachts zum Teil erheblich aus. Allein der geplante bauliche Schallschutz ist nicht geeignet, um die absehbaren Konflikte einer hohen Lärmbelastung mit den vorgesehenen anspruchsvollen Nutzungen zu lösen. Es wird daher, wie bereits in vorherigen Stellungnahmen ausgeführt, empfohlen, entsprechende Alternativen hinsichtlich der Bauungs- und Nutzungsstruktur zu prüfen. Zumindest sind bei Weiterverfolgung der Planung die bestehenden Lärminderungspotentiale hinsichtlich des Fahrbahnbelages zu sichern.

*Abwägung:* Die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen tragen dem Immissionsschutz als so genannte „lärmrobuste Stadtstrukturen“ Rechnung. Außerdem wird die Errichtung von Lärmschutzwänden zum Schutz der Parkanlage mit Kinderspielplatz planungsrechtlich gesichert. Darüber hinaus bestehen in der konkreten Situation keine Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver

Schallschutzmaßnahmen. Ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag der Heidestraße wäre im Bebauungsplan 1-63 zu berücksichtigen gewesen.

Insofern sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für die geplante Bebauung notwendig, die sich jedoch nicht – wie vom Einwender kritisiert – allein auf den baulichen Schallschutz beschränken. Der Bebauungsplan trifft vielmehr zusätzliche Festsetzungen zur Berücksichtigung der Lärmbelastung bei der Grundrissgestaltung, zum Einbau von schallgedämmten Lüftungsmöglichkeiten oder von besonderen Fensterkonstruktionen bzw. baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung an den Außenbauteilen sowie zur Anordnung der Außenwohnbereiche. Mit den getroffenen Festsetzungen wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein ausreichender Schallschutz gewährleistet und die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können trotz der hohen Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr gewährleistet werden. Die angeregte Prüfung von Alternativen hinsichtlich der Bauungs- und Nutzungsstruktur wird insofern nicht als erforderlich angesehen.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. X

*Stellungnahme:* Von X OI wird zu den geplanten Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal angemerkt: Die Planzeichnung mit Stand Oktober 2014 deutet 2 neue Brücken über den Berlin Spandauer Schiffahrtskanal an. Gegenüber dem Planzeichnungsentwurf mit Stand März 2012 wurde der Geltungsbereich für beide Brücken auf der östlichen Kanalseite verkleinert. Diese Verkleinerung findet keine Zustimmung.

Der letzte Satz der Nr. I.3.9.2 Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal der Begründung beschreibt die vorgenommene Verkleinerung, zielt jedoch an der Notwendigkeit der Schaffung von Planungs- und Baurecht für die beiden Fußgängerbrücken östlich des Kanals vorbei.

Für das Planungs- und Baurecht ist es unabdingbar, dass die Brückenkonstruktionen vollständig erfasst werden – alle Brückenfelder, die Widerlager, die Treppen, ggf. Rampen usw. – und die sich anschließenden Straßenverkehrsflächen (gelb oder gelb/weiß) zumindest noch 5 m über die Konstruktionsbestandteile hinausragen – für den Wartungs- und Sicherheitsstreifen der jeweiligen Brücke.

Nur die Festsetzung der gesamten Brückenkonstruktionen einschl. der anschließenden öffentlichen Verkehrsflächen schafft Planungs- und Baurecht für die Brücken und damit die Voraussetzung, dass Kreuzungen mit der Bundeswasserstraße entstehen dürfen und auf Dauer zu dulden sind (Vorhandensein einer zu überführenden öffentlichen Straße nach § 2 Berliner Straßengesetz) und die Flächen, die insbesondere östlich des Kanals für die Brücken erworben oder mitbenutzt werden müssen, öffentlich-rechtlich gesichert werden. Ein festgesetzter Bebauungsplan stellt eine rechtssichere Unterlage für die Durchsetzung der Grundstücksangelegenheiten dar. Andere öffentlich-rechtliche Durchsetzungsmöglichkeiten sind im Land Berlin nicht gegeben.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass als Voraussetzung für den Bau der beiden Kanalbrücken weitere Flächen östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals in den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans einbezogen werden müssen, wird nicht geteilt. Für beide Brücken sind auf der östlichen Kanalseite im unmittelbaren Anschluss an den Geltungsbereich des Bebauungsplans bereits ausreichend dimensionierte öffentliche Flächen vorhanden, um die Unterbringung der notwendigen Widerlager, Treppen- und Rampenbauwerke zu gewährleisten: Im Norden grenzt unmittelbar die gewidmete Straßenverkehrsfläche der Kieler Straße an, im Süden steht mit der Randfläche des Invalidenfriedhofs (ehemaliger Mauerstreifen) eine öffentliche Grünfläche mit Anschluss an den dort verlaufenden uferbegleitenden Geh- und Radweg zur Verfügung. Der Erwerb oder eine anderweitige öffentlich-rechtliche Sicherung entsprechender Flächen ist deshalb nicht erforderlich.

Die im Entwurf zur öffentlichen Auslegung 2012 vorgesehene Wegeverbindung von der südlichen Kanalbrücke zur Scharnhorststraße verlief dagegen über Grundstücksflächen des jetzigen Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und hätte einer entsprechenden planungsrechtlichen Sicherung bedurft. Aufgrund von Sicherheitsbedenken des Ministeriums ist diese Wegeverbindung jedoch nicht umsetzungsfähig, so dass ausschließlich eine Anlandung der Brücke auf der öffentlichen Grünfläche möglich und damit Grundlage der

Bebauungsplanfestsetzungen ist.

Weitergehende Anforderungen zur Schaffung des notwendigen Baurechts für die Brücken können sich auf den nachfolgenden Planungsebenen ergeben

*Stellungnahme:* Bei der Nr. IV.7 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung werden nur die Baukosten für eine Brücke erklärt. Wie wird Planung und Bau der anderen Brücke über den Kanal sichergestellt? Außerdem fehlen bei den Auswirkungen sowohl Personal- als auch Sachkosten für den laufenden Betrieb und die spätere bauliche Unterhaltung. Ab Fertigstellung der Brücken fallen alljährlich Aufwand und Kosten für die Bauwerksüberwachung und -prüfung nach DIN 1076 an. Je nach Brückenkonstruktion, Material und Ausgestaltung entstehen turnusmäßige Wartungsaufwendungen. Letztlich sind im Rahmen der späteren baulichen Unterhaltung Aufwand und Kosten für entsprechende Brückeninstandsetzungen einzuplanen, so dass die Kostenfrage in der Begründung zu erwähnen und zu würdigen ist.

*Abwägung:* Für den Bau der zweiten (südlichen) Brücke über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal besteht noch keine gesicherte Finanzierung. Investitionskosten hierzu sind ggf. Gegenstand gesonderter Haushaltsentscheidungen. Die diesbezüglichen Aussagen im Abschnitt IV.7 der Begründung werden ergänzt. Der Hinweis auf zusätzliche Kosten für den laufenden Betrieb und die spätere bauliche Unterhaltung der Brücken wird zur Kenntnis genommen. Bei den absehbaren Kosten handelt es sich jedoch um keine unmittelbare Festsetzungsfolge des Bebauungsplans, sondern um Folgekosten im Rahmen der späteren Planungsumsetzung. Die Kostenfrage muss insofern in der Bebauungsplanbegründung nicht thematisiert werden.

*Stellungnahme:* Der Bebauungsplan berührt die Belange vorhandener Ingenieurbauwerke in Zuständigkeit von SenStadtUm X OI. Das sind die Kieler, die Nordhafen- und die Sandkrugbrücke. Es bestehen keine Bedenken gegen die beabsichtigten Festsetzungen in Bezug auf die Kieler, Nordhafen- und Sandkrugbrücke. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass ggf. vorgesehene Umgestaltungen oder Umbauten unter/an/neben den 3 Brücken keine Berechtigung durch das Bebauungsplanverfahren erhalten.

*Abwägung:* Die allgemeine Zustimmung zu den beabsichtigten Bebauungsplan-Festsetzungen im Hinblick auf die benannten Brücken wird zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* Bei SenStadtUm X OI besteht aus folgenden Gründen keine Zuständigkeit für die spätere Unterhaltung der geplanten Lärmschutzbauwerke in der öffentlichen Parkanlage. Nach momentaner Rechtslage (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz in Verbindung mit Nr. 10 Abs. 7 Zuständigkeitskatalog) ist für Grünanlagen sowie deren bauliche und sonstige Bestandteile allein die jeweilige Bezirksverwaltung zuständig. Der Straßenbaulastträger ist gemäß 16. und 24. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetzes für Lärmschutzmaßnahmen (ggf. Lärmschutzbauwerke) nur beim „Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen“ zuständig und nicht beim Bau von Gebäuden oder Anlagen an bestehenden Straßen.

*Abwägung:* Der Hinweis auf die Nicht-Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt X für die spätere Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwände in der öffentlichen Parkanlage wird zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* X OW weist darauf hin, dass SenStadtUm bei der Umgestaltung zu beteiligen ist (Gewässerreinigung), keine Flächen in das Fachvermögen von SenStadtUm – Gewässer – übernommen werden und keine Uferwände in die Unterhaltung des Landes Berlin übernommen werden.

*Abwägung:* Die Hinweise werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* X PIE weist darauf hin, dass mit der im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf dargestellten Festsetzung weder Planungs- noch Baurecht für die südlich gelegenen Fußgängerbrücke noch für die Brücke am Stadtplatz über den Berlin – Spandauer –

Schiffahrtskanal geschaffen wird. Die Festsetzung der für die Brückenverbindung notwendigen Flächen (Brücke, Widerlagerbereiche, Treppenanlagen) beiderseits des Kanals als Verkehrsflächen sowie deren Anschluss an vorhandene öffentliche Verkehrsflächen bzw. öffentlich gewidmete Grünflächen ist für die Realisierung der Bauwerke zu gewährleisten.

*Abwägung:* Die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen gewährleisten den für die Realisierung der Brückenbauwerke geforderten Anschluss an vorhandene öffentliche Verkehrsflächen bzw. öffentlich gewidmete Grünflächen. Die Einbeziehung zusätzlicher Grundstücksflächen auf der Ostseite des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals wird dafür als nicht erforderlich erachtet.

Weitergehende Anforderungen zur Schaffung des notwendigen Baurechts können sich auf den nachfolgenden Planungsebenen ergeben.

*Stellungnahme:* Bezüglich der Errichtung von zwei durchgehenden Lärmschutzwänden zum Schutz der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz im Norden des Geltungsbereichs wird darauf hingewiesen, dass nach gegenwärtiger Gesetzeslage (AZG) die Zuständigkeit für Planung, Bau und Erhaltung dieser Bauwerke nicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Tiefbau obliegt.

*Abwägung:* Der Hinweis auf die Nicht-Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt X für die spätere Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwände in der öffentlichen Parkanlage wird zur Kenntnis genommen.

#### Senatskanzlei – kulturelle Angelegenheiten

*Stellungnahme:* Wie bereits zu diversen Änderungen des Flächennutzungsplans und explizit auch zum Bebauungsplan 1-62a ausgeführt, ist es ein grundlegendes Anliegen der Senatskanzlei, Flächen und Räume für kulturelle Nutzungen (insbesondere Ateliers; Räume für kreativ Tätige) zu sichern. Potential ist u.a. bei der Festlegung von Bebauungsplänen nicht ganz eindeutig erkennbar, wie man dieses Anliegen bereits vom Grundsatz her verankern kann, d.h. inwieweit ist eine generelle Festlegung zu entsprechenden kulturellen Nutzungsanteilen möglich ist.

Aufgrund der Tatsache, dass sich im Planungsbereich des Bebauungsplans 1-62b der Hamburger Bahnhof und die daran anschließenden Rieck-Hallen befinden, ergibt sich hier ein verstärkter Bezug zur Ansiedlung von kulturellen Nutzungen dieser Art. Ziel sollte es sein, nicht nur hochwertige Nutzungen (z.B. Projekt Künstler-Campus im Rahmen des Bebauungsplans 1-93 VE - insbesondere Eigentumswohnungen und Galerieräume) anzusiedeln. Es stellt sich somit für diesen Bereich die Frage, inwieweit können in den als MI und MK ausgewiesenen Bereichen Nutzungsanteile derart festgeschrieben bzw. als Option vorgegeben werden.

*Abwägung:* Einen ausdrücklichen Flächenanteil für kulturelle Nutzungen in einzelnen Baugebietsteilen im Plangebiet einzufordern, ist rechtlich nicht möglich und erscheint darüber hinaus auch nicht verhältnismäßig, da es sich um Privatgrundstücke handelt. Anlagen für kulturelle Zwecke sind in den festgesetzten Misch- und Kerngebieten allgemein zulässig, die mittelfristige Unterbringung der Flick-Sammlung in der Rieck-Halle ist vertraglich gesichert.

Die Entwicklung eines „Kunst-Campus“ durch weitere Ansiedlungen aus den Bereichen Kunst und Kultur wird grundsätzlich angestrebt. Eine städtebauliche Begründung für die Verpflichtung zur Ansiedlung von Betrieben aus den Bereichen Kunst und Kultur ist jedoch nicht ersichtlich.

*Stellungnahme:* Die Festsetzung des Bereichs ehem. Hamburger Bahnhof als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Kunst und Kultur" wird begrüßt; damit ist die gegebene museale Nutzung planungsrechtlich gesichert und die Möglichkeit anderer kultureller Nutzungen einschl. Nutzungen, die für den Museums- und Ausstellungsbetrieb (z.B. Museumscafe) erforderlich sind, gegeben. Hinsichtlich der vorgesehenen Baukörperausweisung (S. 87 der Begründung) wird darauf hingewiesen, dass dadurch vorgesehene und möglich werdende Bebauungen nicht zu Lasten des Baudenkmals

Hamburger Bahnhof (Sichtachsen, Überschattung, Erschließung usw.) gehen dürfen. Besonderes Konfliktpotenzial wird in der aufgezeigten Bebauung für MK 2 gesehen.

*Abwägung:*

Die Bedenken gegen die ermöglichte (bis zu 13-geschossige) Bebauung im Kerngebiet - im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf das Baudenkmal Hamburger Bahnhof - werden zur Kenntnis genommen. Für das entsprechende Bauprojekt der 50 Hertz AG besteht jedoch bereits Baurecht auf der Grundlage einer rechtskräftigen Baugenehmigung vom 22.1.2014, so dass etwaige negative Auswirkungen nicht dem Bebauungsplan anzulasten sind.

Landesdenkmalamt (LDA)

*Stellungnahme:* Das Verfahren berührt bodendenkmalpflegerische Belange. Ein Teil des genannten Areals gehört zu einem archäologischen Verdachtsgebiet. Alle Bodeneingriffe sind im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abzusprechen.

*Abwägung:* Die Einstufung als archäologisches Verdachtsgebiet ist bekannt und die daraus resultierenden Anforderungen an Bodeneingriffe werden in der Begründung zum Bebauungsplan im Abschnitt I.2.7.2 bereits dargelegt.

Berliner Feuerwehr

*Stellungnahme:* Bei der Prüfung des eingereichten Bebauungsplans und der Begründung zum Bebauungsplan 1-62b ergaben sich unter Beachtung der Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr folgende brandschutztechnische Anregungen/ Hinweise:

1. Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt.
2. Erforderliche Zufahrten und die Löschwasserversorgung zu den bestehenden Gebäuden müssen auch während der Bauphase gesichert bleiben. Ich bitte das beiliegende Merkblatt „Brandschutz auf Baustellen“ zu beachten.
3. Zum geplanten Bauvorhaben wird die Berliner Feuerwehr im Rahmen der Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren (siehe unten) Stellung nehmen.

Gemäß des § 19 (1) „Prüfanträge und Aufgabenerledigung“ der Bautechnischen Prüfungsverordnung (BauPrüfV) veranlasst die Bauherrin oder der Bauherr die Prüfung der Brandschutznachweise bei einer Prüferin oder einem Prüfer für Brandschutz; die Prüfung schließt die Überwachung der Bauausführung hinsichtlich des geprüften Brandschutznachweises mit ein. Nach § 19 (2) prüfen Prüferinnen und Prüfer für Brandschutz die Vollständigkeit und Richtigkeit der Brandschutznachweise unter Beachtung der Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr. Sie haben die zuständige Brandschutzdienststelle zu beteiligen und deren Anforderungen bezüglich der Brandschutznachweise zu würdigen. Prüferinnen und Prüfer für Brandschutz überwachen die ordnungsgemäße Bauausführung hinsichtlich der von ihnen geprüften Brandschutznachweise. Im Übrigen gilt § 13 Absatz 3 der Bauverfahrensverordnung. Zu den derzeit dargelegten Bebauungsplänen lassen sich nur allgemeine Aussagen treffen, da ein entsprechender Brandschutznachweis offensichtlich noch nicht erstellt worden ist.

Bei der Erstellung des Brandschutznachweises sind dabei gemäß § 19 der Begründung zur Bautechnischen Prüfungsverordnung (BauPrüfV) folgende Anforderungen, unter Beachtung der Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr, zu beachten: Die Löschwasserversorgung muss sichergestellt sein, Einrichtungen zur Löschwasserförderung müssen vorhanden und nutzbar sein, Anlagen zur Rückhaltung kontaminierten Löschwassers sind ggf. erforderlich, die Zugänglichkeit der Grundstücke und der baulichen Anlagen für die Feuerwehr muss uneingeschränkt gegeben sein (z.B. für die Sicherstellung des 2. Rettungsweges), Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Brandbekämpfung sind ggf. erforderlich, Anlagen und Einrichtungen für den Rauch- und Wärmeabzug bei Bränden sind unbedingt erforderlich, Anlagen und Einrichtungen für die Brandmeldung sind ggf. erforderlich, Anlagen und Einrichtungen für die Alarmierung sind ggf. erforderlich, betriebliche Maßnahmen zur Brandverhütung sind ggf. erforderlich, betriebliche Maßnahmen zur Brandbekämpfung sind ggf. erforderlich.

*Abwägung:* Die Hinweise zur ausreichenden Löschwasserversorgung, zur Gewährleistung der brandschutztechnischen Erschließung für bestehende Gebäude während der Bauphase und zur Erstellung des Brandschutznachweises werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Im Rahmen der Erarbeitung der Baugenehmigungsunterlagen und des Brandschutznachweises erfolgt eine Abstimmung mit der Berliner Feuerwehr.

*Stellungnahme:* Die Ausführungsvorschrift der Bau O Bln über Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken (AV FwFI) ist zu beachten. Bei der Herstellung des zweiten Rettungsweges über Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr sind die Empfehlungen zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (Punkt XIII) zu beachten.

Die Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr (Fassung Februar 2007) sieht für Aufstellflächen entlang von Außenwänden lediglich eine senkrechte Anleiterung vor. Bei einer Vielzahl von anzuleitenden Stellen stellt diese Forderung eine erhebliche Einschränkung in der Begrünung durch Bäume und große Sträucher dar. Die nachfolgende Regelung soll einerseits in der Freiflächenplanung eine Bepflanzung ohne Kenntnis der späteren Rettungswegsituation ermöglichen und andererseits das nachträgliche Begrünen oder eventuell notwendiges Freischneiden erleichtern. Im Übrigen gelten die Anforderungen der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Nachstehend wird die Möglichkeit mit normgerechten Hubrettungsfahrzeugen (Drehleitern) auch schräg zur Außenwand anzuleitern dargestellt.

*Abwägung:* Die Hinweise zur Herstellung des zweiten Rettungsweges über Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr und die damit einhergehenden Empfehlungen zur Pflanzung von (Straßen-)Bäumen werden ebenso wie die Sicherheitshinweise des Merkblattes für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Festsetzungen zur Pflanzung von Bäumen werden im Bebauungsplan nur in quantitativer Hinsicht (Begrünung der künftigen Baugrundstücke) getroffen. Die Anordnung der Baumstandorte wird im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr festgelegt.

#### Berliner Stadtreinigungsbetriebe

*Stellungnahme:* Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt.

Aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme. Folgendes sollte jedoch nach Möglichkeit Berücksichtigung finden: Bei der Einrichtung markierter Stellflächen für den ruhenden Verkehr wäre es für künftig durchzuführende Reinigungsarbeiten von Vorteil, die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden können. Werden Schlammfänge der Oberflächenentwässerung im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt sind, sollte eine Zufahrt für diese Fahrzeuge gewährleistet sein. In der Mitteilung über den Tag der Verkehrsübergabe sollte bitte auf die eventuelle Übernahme der ordnungsmäßigen (einschl. winterlichen) Reinigung von Gehwegflächen ohne Anlieger hingewiesen werden.

*Abwägung:* Die reinigungstechnischen Hinweise werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die Hinweise sind vor allem für die Ausführungsplanung der internen Erschließungsstraße im Norden des Plangebietes relevant.

#### Berliner Wasserbetriebe

*Stellungnahme:* Gemäß den beiliegenden Bestandsplänen befinden sich im Bereich des Bebauungsplangebietes Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Im Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes wurden alle erforderlichen Bauleistungen der



BWB für die Uferwege, die Fußgänger- und Radfahrbereiche und die Planstraßen 1.1, 1.2 und 1.3 intensiv mit den Vorhabenträgern abgestimmt. Für diese Bauleistungen werden zurzeit die Objektplanungen bei den BWB erarbeitet. Die einzelne Baudurchführung ist in einer genauen Bauablaufplanung eingetaktet. Noch offene, nicht abgestimmte Verfahrensweisen bestehen im Bereich des geplanten Stadtplatzes sowie für die geplanten Brücken. Grundsätzlich wurden alle Optionen im Rahmen der entwässerungstechnischen Konzeption berücksichtigt. Die technische Umsetzung ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht geklärt. Hierzu bedarf es neben einer konkreten Veranlassung mit aussagefähigen Planunterlagen auch der Klärung der Finanzierung der Straßenregenentwässerungsanlagen. Es wird darauf hingewiesen, dass Konfliktpunkte durch die geplanten Brückenfundamente nicht auszuschließen sind. Alle diesbezüglich erforderlichen Umplanungen sowie Umlegungen von Trinkwasser –und Entwässerungsanlagen sind vom Vorhabenträger finanziell sicherzustellen. Eine technische Machbarkeit ist rechtzeitig mit den BWB abzustimmen.

Es bestehen bereits Planungen zur Trinkwasserversorgung im Bereich des Plangebietes und der gesamten Heidestraße. Geänderte Planungen oder Planungen für eine weitergehende Erschließung können erst nach Vorlage von Trinkwasserbedarfswünschen (Hausanschlussanträge) vorgenommen werden. Gebäude, die im hinteren Teil eines Grundstückes geplant werden, können nur bei erfolgter Eintragung einer leitungsrechtlichen Sicherung unserer Anlagen auf Privatgelände von uns versorgt werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolgt grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser kann nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden. Ausschließlich löschwasserbedarfsbedingte Leitungsverstärkungen wird es nicht geben.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei geplanter Hochhausbebauung jegliche Folgemaßnahmen im Rohrnetz (z.B. Rohrnetzerweiterungen), die ausschließlich wegen dem Anschluss einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich werden, grundsätzlich vom Veranlasser zu tragen sind. Zur Sicherstellung eines reibungslosen Bauablaufes beachten Sie bitte, dass die Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB angemeldet und die Planung beauftragt sein müssen.

Grundsätzlich gilt:

- Anlagen der BWB zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung werden nur in öffentlich gewidmetem Straßenland (Eigentümer Land Berlin) eingebaut.
- Außerhalb dieser Flächen vorhandene oder geplante Anlagen der BWB sind dauerhaft durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) zugunsten der BWB zu sichern.
- Anlagen der BWB, einschließlich der dazugehörigen Sicherheitsstreifen, dürfen nicht bebaut, überlagert oder mit Tiefwurzeln bepflanzt werden.
- Den Mitarbeitern der BWB muss der Zugang zu unseren Anlagen, gegebenenfalls mit Fahrzeugen von bis zu 26 t Gesamtgewicht, ermöglicht werden.
- Die Kosten für Planung und Bau von Anlagen zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung außerhalb des öffentlich gewidmeten Straßenlandes werden nicht von den BWB getragen.

Die als Anlage beigefügten Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB sind einzuhalten. Wir bitten Sie, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.

*Abwägung:* Die Hinweise zu den bereits abgestimmten Leitungsverläufen und noch erforderlichen Abstimmungen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

#### NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg

*Stellungnahme:* Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die

die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschläge, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen.

Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Bitte prüfen Sie nach Ausgabe die Maßstabsgenauigkeit. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten.

Für geplante Maßnahmen müssen die vorhandenen Hausanschlussleitungen unverlegt bzw. außer Betrieb genommen werden. Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

*Abwägung:* Aus den übersandten Planunterlagen geht hervor, dass sich die übergeordneten Leitungstrassen der Gasversorgung ausschließlich in den vorhandenen und auch zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen (Heidestraße, Invalidenstraße, Nordhafenbrücke) befinden. Im Bereich der künftigen Bauflächen sind nur (ehemalige) Hausanschlussleitungen vorhanden, die nach erfolgter Beräumung der Flächen nicht mehr benötigt werden und im Zuge der Baumaßnahmen verlegt/beseitigt werden können. Die künftige Gebietsversorgung kann über die in der Heidestraße verlaufenden Gasleitungen erfolgen.

*Stellungnahme:* Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist folgendes zu beachten bzw. in die weitere Planung einzuarbeiten: Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante unserer Leitungen und Kabel mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-Baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass unsere Leitungen/ Kabel nicht beschädigt werden. Wir weisen darauf hin, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss.

Im räumlichen Gebiet der Anfrage plant die NBB, Leitungsbaumaßnahmen auszuführen. Ihre Arbeiten sind in der Planungsphase und vor Baubeginn mit der NBB-NP, Netzplanung abzustimmen.

*Abwägung:* Die Sicherheitsbestimmungen im Hinblick auf Baumpflanzungen und der erforderliche Abstimmungsbedarf mit der NBB vor Baubeginn werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

### Vattenfall Europe Wärme AG

*Stellungnahme:* Unsere Stellungnahme vom 29. Juni 2012 behält weiterhin Gültigkeit (in dieser Stellungnahme wird auf die bestehende Fernwärmetrasse im Süden des Plangebietes und auf die beabsichtigte Verlängerung im Verlauf der Heidestraße nach Norden zur Gebietsversorgung der Europacity hingewiesen).

Die Vattenfall Europe Wärme AG hat ihr bestehendes Fernwärmenetz ausgebaut. Die Lage unserer Fernwärmetrassen ist in dem beigefügten Übersichtsplan ersichtlich. Diese sind bei Ihrer Baumaßnahme zu berücksichtigen. Es gilt dabei die "Richtlinie zum Schutz der Vattenfall Fernwärmanlagen des Bereiches Wärme", Ausgabe Mai 2014 die wir als Anlage 2 diesem Schreiben beifügen.

Bei den geplanten Baumaßnahmen muss die Fernwärmeversorgung der zu versorgenden Abnehmer gewährleistet bleiben. Für die weitere Planung ist es unabdingbar, den Fernwärmebestand aus vermessenen Lageplänen in Ihre Planungsunterlagen zu übernehmen. Dazu wenden Sie sich bitte an unsere Plankammer.

*Abwägung:* Aus den übersandten Planunterlagen geht der Verlauf einer überörtlichen Fernwärmetrasse von der Invalidenstraße über die private Straßenverkehrsfläche G3 (zwischen den Grundstücken Invalidenstraße 51 und 52) und ihre Weiterführung über die nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen G4 bis zum südlichen Abschnitt der Heidestraße hervor. Über diese Trasse wird das Museum für Gegenwartskunst, das Sozialgericht und das Bürogebäude Total mit Wärme versorgt. Die Lage der Fernwärmetrasse steht den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht entgegen: Der Leitungsverlauf befindet sich außerhalb künftiger Bauflächen; zur Sicherung eines Leitungsrechts wurden privatrechtliche Regelungen zwischen dem Versorgungsträger und dem Eigentümer der Fläche getroffen, so dass eine Festsetzung im Bebauungsplan nicht erforderlich ist.

Mit dem beabsichtigten Weiterbau der Fernwärmetrasse in der Heidestraße nach Norden, wird eine Wärmeversorgung der geplanten Gebäude beiderseits der Hauptstraße ermöglicht. Die weiteren Hinweise werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen.

#### Vattenfall Europe Business Services

*Stellungnahme (im Namen der Stromnetz Berlin GmbH):* In dem betrachteten Gebiet befinden sich Nieder-, Mittel- und Hochspannungsanlagen sowie die Netzstation 32699, die Übergabestation 37139 und die kombinierte Station 30306 der Stromnetz Berlin GmbH. Die Netzstation N 9625 ist zwischenzeitlich außer Betrieb gegangen.

In dem angegebenen Bereich sind weitere Anlagen geplant, die Planung der Stromnetz Berlin GmbH ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung können zurzeit keine Aussage getroffen werden.

Die Stellungnahme vom 3. Juli 2012 sowie die bereits übergebenen Planunterlagen im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sind weiterhin verbindlich.

*Abwägung:* Die Hinweise werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Da eine Sicherung von Bestandsleitungen und –anlagen nicht notwendig ist, ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

Im Rahmen der Umsetzung der Planungsinhalte sind bestehende Leitungen und Anlagen zur Schaffung von Baufreiheit ggf. zu verlegen und es ist zu klären, ob vorhandene Netz- oder Übergabestationen im Einzelfall durch Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit im Grundbuch gesichert werden müssen.

Die Festsetzung eigenständiger Flächen für Anlagen des Versorgungsträgers im Bebauungsplan ist entbehrlich, da entsprechende Anlagen und Einrichtungen in den Baugebieten allgemein zulässig sind oder zugelassen werden können.

Die Sicherheitsbestimmungen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

#### Industrie- und Handelskammer Berlin

*Stellungnahme:* Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Ausweisung eines Uferweges entlang des Hamburger Bahnhofes möglicherweise Beeinträchtigungen in der Nutzbarkeit für die Außengastronomie bestehen und gebeten, dem entgegenzuwirken, da hier wirtschaftliche Belange direkt betroffen sind.

*Abwägung:* Im Bereich des Hamburger Bahnhofs ist die Uferpromenade bereits seit längerer Zeit endgültig baulich hergestellt und ermöglicht sowohl die Abwicklung von Fußgänger- und Radverkehr als auch das Aufstellen von Tischen und Stühlen für die Außengastronomie. Bauliche oder funktionale Änderungen bzw. Beeinträchtigungen für die Außengastronomie sind insofern nicht zu befürchten.

#### Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA)

*Stellungnahme:* Bei dem Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (BSK) handelt es sich um eine Bundeswasserstraße, für die die Verwaltungszuständigkeit der WSV des Bundes gemäß Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Grundgesetz gegeben ist. Entsprechend § 1 (1) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind die Bundeswasserstraßen, hier der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (BSK), dem allgemeinen Verkehr gewidmet. Er ist ein Verkehrsweg und somit planfestgestellt.

§ 5 WaStrG regelt das Befahren mit Wasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen. Die Wasserstraße Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (BSK) steht im fiskalischen Eigentum der WSV, hier vertreten durch das WSA Berlin. Die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen ist nach § 7 Abs. 1 (WaStrG) Hoheitsaufgabe des Bundes, die von der WSV wahrgenommen wird. Hierbei ist zu beachten, dass die hoheitlichen Aufgaben der WSV sich nicht nur auf das Gewässerbett der Wasserstraße samt ihrer Ufer und Betriebswege erstrecken, sondern auch auf die ihrer Unterhaltung nach §§ 7 ff WaStrG dienenden bundeseigenen Ufergrundstücke. Gemäß § 21.27 - Verkehrsbeschränkungen der Schifffahrt - Nr. 2 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung (BinSchStrO) dürfen auf dem Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal von km 8,35 (Westhafen) bis km 12,20 (Mündung in die Spree-Oder-Wasserstraße) keine Sportfahrzeuge fahren. Der BSK ist als Hauptweg der Frachtschifffahrt vorbehalten.

Die beiden vom Land Berlin geplanten Brücken (G 7 und G 8) werden in der Begründung mehrmals benannt und beschrieben. Die WSV erteilt keine Freigabe für den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (BSK) für die hoheitliche Planung des Landes Berlin. Die WSV verzichtet nicht auf die Planungshoheit auf dem Berlin – Spandauer-Schifffahrtskanal (BSK). Die Überbauung des BSK durch die geplanten zwei Brücken des Landes Berlin darf nicht zur Beeinträchtigung der Ausübung der gesetzlich garantierten Rechte gem. § 5 WaStrG führen. Die Brücken sind baulich so auszuführen, dass die lichte Durchfahrtshöhe und Durchfahrtsbreite für den gem. BinSchStrO zugelassenen Schiffsverkehr garantiert ist. Der gem. BinSchStrO zugelassenen Verkehr darf durch die Brückenbauwerke in seiner Sicherheit und Leichtigkeit nicht beeinträchtigt werden. Die Ausführungsplanung für beide Brücken sind mit dem WSA Berlin abzustimmen und zur Prüfung vorzulegen. Ein gesondertes Planfeststellungsverfahren/ Plangenehmigungsverfahren ist durchzuführen. Für beide Brückenbauwerke ist vor Baubeginn zwischen den Kreuzungsbeteiligten auf der Grundlage des § 41 Abs. 2 WaStrG i. V. m. § 42 WaStrG eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen.

*Abwägung:* Die allgemeinen Hinweise zur Gesetzeslage werden zur Kenntnis genommen. Die Funktion des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals als Hauptweg der Frachtschifffahrt und das Nutzungsverbot für Sportfahrzeuge ist bereits bekannt und wird im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

Der Hinweis, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nicht auf die Planungshoheit auf dem Kanal verzichtet und für die geplanten Brückenbauwerke ein gesondertes Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren für notwendig erachtet, wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Die ergänzenden Hinweise zur Ausgestaltung der Brückenbauwerke (im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs) und notwendige Abstimmungen und Vereinbarungen sind insofern in diesem ergänzenden Planungsverfahren zu berücksichtigen.

*Stellungnahme:* Zur Begründung (Stand: November 2014) wird, wie folgt Stellung genommen:

zu Kap. III.1.2 - Planungskonzept für den Neuordnungsbereich ..., S.57 ff, (c): In Abs. 1 wird beschrieben, dass der Nordhafen ein Standort für Wassertourismus und Ausflugsschifffahrt

werden soll. Einer derartigen Planung kann nicht zugestimmt werden, wenn Wassertourismus bedeutet, dass in diesem km- Bereich des BSK zukünftig auch Sportboote verkehren sollen. Auf dem BSK ist in diesem km- Bereich, wie schon erwähnt, gem. BinSchStrO der Verkehr mit Sportbooten nicht erlaubt. Eine Änderung der BinSchStrO, die die Zulassung von Sportbootverkehr zum Ziel hat, wird nicht erfolgen.

Alle im Zusammenhang mit dem Ausbau des Nordhafens zum Standort für Wassertourismus geplanten baulichen Anlagen in, an, unter und über der Bundeswasserstraße BSK sind dem WSA Berlin zur Prüfung vorzulegen. Das WSA Berlin prüft die Unterlagen bezüglich der Vereinbarkeit der Anlagen mit den Interessen des WSV. Es ist nicht auszuschließen, dass für die beabsichtigten Anlagen die Erteilung einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung (SSG) gem. § 31 WaStrG erforderlich ist. Der Ausbau des Nordhafens zum Standort für Wassertourismus darf nur unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen gem. BinSchStrO erfolgen. Der Ausbau darf die Ausübung der hoheitlichen Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht beeinträchtigen. Sollten Flächen der WSV für diese Anlagen in Anspruch genommen werden, ist über diese Flächeninanspruchnahme ein Nutzungsvertrag mit dem WSA Berlin zu schließen.

In Abs. 4 wird der Uferweg mit variierenden Breiten und Höhenlagen beschrieben. Es ist bei der Beschreibung nicht zu erkennen, wo insbesondere die Höhenlagen variieren und auf welche Flächen der WSV das ggl. Auswirkungen hat. Es wird darum gebeten, dass die Betroffenheit der WSV in dieser Frage deutlich erkennbar dargestellt wird.

In Abs. 5 wird die Treppenanlage beschrieben als attraktiver Aufenthaltsort direkt am Wasser. Die Planung zum Uferweg und der Treppenanlage sind mit dem WSA Berlin abzustimmen. Das WSA Berlin prüft, ob für die Errichtung des Uferweges und der Treppenanlage die Erteilung einer SSG gem. § 31 WaStrG erforderlich ist. Der Uferweg und die Treppenanlage dürfen die Ausübung der hoheitlichen Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht beeinträchtigen. Sollten Flächen der WSV für diese Anlagen in Anspruch genommen werden, ist über diese Flächeninanspruchnahme ein Nutzungsvertrag mit dem WSA Berlin zu schließen. Das Kanalbauwerk des Berlin- Spandauer-Schifffahrtskanal als künstliche Wasserstraße darf bei der Umsetzung der Baumaßnahmen aus dem Bebauungsplan in seiner Funktionsfähigkeit und in seinem baulichen Bestand, Bezugsbasis ist der planfestgestellte Zustand, nicht beeinträchtigt, beschädigt bzw. zerstört werden.

Zu Kap. III.1.3 - Planungskonzept für den Geltungsbereich des B- Plans 1-62b, S. 61 ff, (b) und (c) siehe zu den Ausführungen zu Kap. III.1.2.

*Abwägung:* Die geäußerten Vorbehalte gegen die Entwicklung des Nordhafens zum Standort für Wassertourismus und die Ausflugschifffahrt werden zur Kenntnis genommen. Die Standortentwicklung des Nordhafens ist jedoch weder inhaltlich noch räumlich Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Zur Gestaltung des Nordhafenparks, des Kanal begleitenden Uferwegs und der Treppenanlage am zentralen Stadtplatz erfolgt eine gesonderte Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie dem Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA) im Rahmen der Ausführungsplanung.

*Stellungnahme:* In Kap. III.3.5.1 - Öffentliche Parkanlage, S. 99, Abs. 2 wird ausgeführt, dass die Grünflächen im Nordhafenpark unterhalb der Nordhafenbrücke in Verbindung stehen. Dies wird im Planteil aber nicht als Bebauungsplan ausgewiesen. Dort gehört die Fläche eigentumsmäßig dem Land Berlin, allerdings nur als schmales Stück. Im Planteil fehlt für die eine Brücke die Bezeichnung "G 8".

*Abwägung:* Für die bestehende Verbindung unterhalb der Nordhafenbrücke und den sich nördlich anschließenden Grünflächenbestand ist eine planungsrechtliche Sicherung nicht erforderlich; die Nordhafenbrücke befindet sich darüber hinaus im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63. Die fehlende Bezeichnung „G 8“ wird ergänzt.

## BEHALA

*Stellungnahme:* Man stellt fest, dass die Belange, die die BEHALA tangieren (Lärmproblematik bei Eisenbahnverkehr BHUL) berücksichtigt sind. Etwaige Verkehrseinschränkungen werden nicht thematisiert.

*Abwägung:* Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

### Bundesnetzagentur

*Stellungnahme:* Die BNetzA teilt u.a. gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22. Juni 2004 die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibt sie keine Richtfunkstrecken. Die BNetzA kann aber in Planungs- und Genehmigungsverfahren im Rahmen des Baurechts bzw. zum Schutz vor Immissionen einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragenden Stellen mitteilt. Somit werden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren.

Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke mit Bauhöhen unter 20 m sind nicht sehr wahrscheinlich. Auf das Einholen von Stellungnahmen der BNetzA zu Planverfahren mit geringer Bauhöhe kann daher allgemein verzichtet werden. Im vorliegenden Fall wird diese Höhe jedoch erreicht bzw. überschritten.

Angaben zum geografischen Trassenverlauf der Richtfunkstrecken bzw. zu den ggf. eintretenden Störsituationen kann die BNetzA nicht liefern. Im Rahmen des Frequenzuteilungsverfahrens für Richtfunkstrecken prüft die BNetzA lediglich das Störverhältnis zu anderen Richtfunkstrecken unter Berücksichtigung topografischer Gegebenheiten, nicht aber die konkreten Trassenverhältnisse (keine Überprüfung der Bebauung und anderer Hindernisse, die den Richtfunkbetrieb beeinträchtigen können). Die im Zusammenhang mit der Bauplanung bzw. der geplanten Flächennutzung erforderlichen Informationen können deshalb nur die Richtfunkbetreiber liefern. Außerdem ist die BNetzA von den Richtfunkbetreibern nicht ermächtigt, Auskünfte zum Trassenverlauf sowie zu technischen Parametern der Richtfunkstrecken zu erteilen. Aus Gründen des Datenschutzes können diese Angaben nur direkt bei den Richtfunkbetreibern eingeholt werden.

Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Angaben wurde eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage 1 könne die dazu ermittelten Koordinaten (WGS84) des Prüfgebiets (Fläche eines Planquadrats mit dem NW- und dem SO-Wert) sowie die Anzahl der in diesem Koordinatenbereich in Betrieb befindlichen Punkt-zu-Punkt Richtfunkstrecken entnommen werden. In dem zu dem Baubereich gehörenden Landkreis sind außerdem Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Da beim Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunk die Anbindung der Terminals innerhalb zellulärer Strukturen in der Fläche erfolgt, kann nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen ist (Anlage 2).

Bei den Untersuchungen wurden Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt. Diesbezügliche Prüfungsanträge können beim Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3, Fontainengraben 200,53123 Bonn, gestellt werden.

Die anliegenden Übersichten geben Auskunft über die als Ansprechpartner in Frage kommenden Richtfunkbetreiber. Da das Vorhandensein von Richtfunkstrecken im Untersuchungsraum allein kein Ausschlusskriterium für das Errichten hoher Bauten ist, wird empfohlen, sich mit den Richtfunkbetreibern in Verbindung zu setzen und sie in die weiteren Planungen einzubeziehen. Je nach Planungsstand kann auf diesem Wege ermittelt werden, ob tatsächlich störende Beeinträchtigungen von Richtfunkstrecken zu erwarten sind.

Da der Richtfunk gegenwärtig eine technisch und wirtschaftlich sehr gefragte Kommunikationslösung darstellt, sind Informationen über den aktuellen Richtfunkbelegungszustand für ein bestimmtes Gebiet ggf. in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend. Deshalb wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die hiermit erteilte Auskunft nur für das Datum der Mitteilung gilt.

Da die Standortplanung ggf. auch in der Nähe liegende Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA beeinflusst, wurde die Anfrage zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die Bundesnetzagentur, Referat 511 (5110-05), Canisiusstr. 21, 55122 Mainz. Durch das Referat 511 wird noch untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der BNetzA eingehalten werden.

Sollten hier noch besondere Festlegungen zu berücksichtigen sein, wird eine gesonderte Mitteilung erfolgen.

Das Telekommunikationsgesetz (TKG) vom 22. Juni 2004 sieht für die Verlegung öffentlichen Zwecken dienender Telekommunikationslinien (unter- oder oberirdisch geführte Telekommunikationskabelanlagen) ein unentgeltliches Wegerecht (§ 68 ff. TKG) vor. Kenntnisse von Bebauungsplänen könnten daher für die Betreiber dieser Telekommunikationslinien von Interesse sein, um eigene Planungen durchzuführen. Aus der Sicht der Kommunen könnte diese frühzeitige Beteiligung hinsichtlich der Erstellung der Infrastruktur von Vorteil sein. Die Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien erfüllen im Sinne des Art. 87f GG einen Versorgungsauftrag des Bundes und nehmen somit "öffentliche Belange" wahr. Es wird empfohlen, die in dem entsprechenden Landkreis tätigen Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien sowie die Betreiber, die die Absicht zur Errichtung solcher Linien bekundet haben, zu beteiligen.

*Abwägung:* Bei den Betreibern von Richtfunkanlagen handelt es sich nicht um Träger öffentlicher Belange. Rechtlich gibt es keinen Trassenschutz, es handelt sich um eine unternehmerische Tätigkeit mit entsprechendem Risiko. Die Unternehmen sind selbst verpflichtet, sich über Veränderungen in ihrem Betriebsbereich zu informieren. Gleichwohl werden sie durch Anschreiben auf die öffentliche Auslegung aufmerksam gemacht, da sie teilweise auch öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Ihnen wird damit Gelegenheit gegeben sich im Rahmen dieses Verfahrensschritts über die Planung zu informieren und Stellung zu nehmen.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wurde beteiligt.

*Stellungnahme:* Betreiber von Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken, Anzahl der Strecken, Betreiber und Anschrift:

3- GEWOBA Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin Alt-Moabit 101A, 10559 Berlin

21- Telefonica Germany GmbH & Co. OHG Georg-Brauchle-Ring 23 – 25, 80992 München

1- eDispatch Professionell Mobile Radio GmbH Schönhauser Allee 10-11, 10119 Berlin

1- Ihre-Radiologen.de Gemeinschaftspraxis f. Radiologie, Heinz-Galinski-Straße 1, 13347 Berlin

6- Vodafone GmbH Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf

1- LAN-COM-East Datennetze & Rechnerkommunikation GmbH, Industriestraße 20, 15366 Hoppegarten

1- Sana IT Services GmbH Oskar-Messter-Straße 24 85737 Ismaning

Betreiber von Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen:

Airdata AG; Hauptstätter Str. 58; 70178 Stuttgart

E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG; Buckower Damm 114; 12349 Berlin

QSCAG; Weidestr. 122a; 22083 Hamburg

Vodafone GmbH; Ferdinand-Braun-Platz 1; 40549 Düsseldorf

*Abwägung:* Den benannten Richtfunkstreckenbetreiber wird die Gelegenheit gegeben, sich im Rahmen der öffentlichen Auslegung über die Planung zu informieren und im Rahmen dieses Verfahrensschritts Stellung zu nehmen. Sie werden durch direkte Anschreiben auf die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans 1-62b aufmerksam gemacht, da sie teilweise auch öffentliche Aufgaben wahrnehmen.

#### Bezirksamt Mitte – Straßen- und Grünflächenamt

*Stellungnahme:* Prognostizierte Lärmimmissionen in den öffentlichen Räumen:

Die Aufenthalts- und Erholungsfunktion von öffentlichen Straßenverkehrs- und Grünflächen innerhalb des Bebauungsplan-Gebietes wird durch eine nahezu flächendeckende Überschreitung von 55 dB(A) (Orientierungswerte für Parkanlagen) erheblich gemindert sein. Ab 65 dB(A) wird die Kommunikation stark beeinträchtigt, spätestens ab 70 dB(A) sind konkrete Gesundheitsgefährdungen, z.B. ein ansteigendes Herzinfarktisiko, zu befürchten.

Für die öffentlichen Straßenverkehrs- und Grünflächen werden folgende Beurteilungspegel prognostiziert (siehe S.39 / 40 der Begründung):

- in der Heidestraße tags über 70 dB(A), im Bereich der Ampelanlagen bis zu über 75 dB(A), nachts über 60 dB(A), stellenweise über 70 dB(A)
- in den von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen, die weniger als 20 m von der Heidestraße entfernt liegen, über 65 dB(A) tags und über 60 dB(A) nachts
- auf dem „Stadtplatz“ über 65 dB(A) an der Heidestraße, lediglich in einem ca. 15 m breiten Streifen entlang des Kanalufers werden 55 dB(A) unterschritten
- in der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage mit Kinderspielplatz“ im Kreuzungsbereich über 65 dB(A), in unmittelbarer Straßennähe von über 70 dB(A)

Die Lärmproblematik erscheint in Bezug auf die öffentlichen Räume nicht bewältigt.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass die Aufenthalts- und Erholungsfunktion aller öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen im Plangebiet durch Lärmimmissionen über 55 dB(A) erheblich gemindert sei, wird nicht geteilt. Eine Beurteilung allein auf der Grundlage des Orientierungswertes der DIN 18005 für Parkanlagen erscheint nicht zielführend, da z.B. für Freiflächen mit Aufenthalts- und Erholungsfunktionen in Mischgebieten andere Beurteilungskriterien in Bezug auf Schallimmissionen bestehen. Nach geltender Rechtsauffassung ist eine angemessene Nutzung der Freiflächen jedenfalls dann gewährleistet, wenn Dauerschallpegel von 62 dB(A) nicht überschritten werden, weil dieser Wert die Schwelle markiert, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind.

Entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals stehen mit dem Uferweg und den östlichen Teilflächen des zentralen Stadtplatzes und des Döberitzer Grünzugs ausreichende Flächen mit Lärmpegeln unter 62 dB(A) zur Verfügung; in der Parkanlage mit Kinderspielplatz wird durch die im Bebauungsplan eingeforderten Lärmschutzwände eine Absenkung des Lärmpegels auf großflächig unter 62 dB(A) tagsüber erreicht. Den zukünftigen Bewohnern des neuen Stadtquartiers stehen für den Aufenthalt im Freien darüber hinaus die nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen in den Blockinnenbereichen zur Verfügung. Diese verfügen mit Lärmpegeln meist unter 50 dB(A) im Tagzeitraum über eine sehr gute Aufenthaltsqualität.

Die hohe Lärmbelastung der Heidestraße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans, so dass im Geltungsbereich lediglich kleine Teilflächen der Parkanlage, das westliche Drittel des Stadtplatzes und des Döberitzer Grünzugs sowie die westlichen Abschnitte der Planstraßen einer erhöhten Lärmbelastung über 62 dB(A) ausgesetzt sein werden. Der gerichtlich bestätigte Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber wird dabei nur auf wenigen Quadratmetern im unmittelbaren Nahbereich zur Heidestraße erreicht.

Insgesamt gesehen stehen den Bewohnern der künftigen Europacity östlich der Heidestraße verschiedene Grün- und Freiflächen für die Kurzzeit- und Feierabendholung zur Verfügung, die individuell im Hinblick auf das gewünschte Nutzungsangebot und die Ruhebedürftigkeit ausgewählt werden können.

*Stellungnahme:* Zum planfestgestellten Regenrückhaltebecken der Bahn:

Im Bebauungsplan-Entwurf soll eine öffentliche Grünfläche (Parkanlage am Nordhafen) festgesetzt werden, innerhalb der sich - als Bahnfläche planfestgestellt - ein Regenrückhaltebecken und Regenkanäle befinden. Das SGA fordere einen Park am Nordhafen ohne Belastung mit planfestgestellten Bahnflächen, so wie der Masterplan zur Europacity es vorsah. Das in Beton ausgeführte und eingezäunte Becken mindere die Erholungsfunktion des Parks erheblich. Die Flächen, in denen sich planfestgestellte Regenkanäle befinden, können nicht als öffentliche Grünanlage gewidmet werden und daher nicht in das Fachvermögen des SGA übernommen werden.

Der Begründung (S.114) ist zu entnehmen, dass seitens der Bahn bereits eine anderweitige Entwässerungslösung mit Verlegung des Rückhaltebeckens geprüft wird. Insofern sei es vollkommen unverständlich, dass seitens Berlins die Chance einer entsprechenden vertraglichen Regelung mit der DB Netz AG im Rahmen der städtebaulichen Verträge zur Europacity nicht genutzt wurde, obwohl das SGA seit der frühzeitigen Behördenbeteiligung 2011 das gefordert habe. Das SGA fordere nochmals eine zusammenhängende, unbelastete



Grünanlage, die durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar an der Lärmquelle Heidestraße eine erheblich bessere Aufenthaltsqualität hätte.

*Abwägung:* Trotz intensiver Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG – in die auch das Bezirksamt Mitte eingebunden war - konnte keine Konsenslösung zur Verlagerung oder Überdeckung des bestehenden Regenrückhaltebeckens erzielt werden. Damit ist weder eine Entlassung der Flächen aus der Planfeststellung noch eine Einbindung in den Kontext der Parkanlage absehbar. Die vom SGA geforderte „zusammenhängende, unbelastete“ Grünanlage ist daher auch nicht über Regelungen im städtebaulichen Vertrag umsetzbar.

*Stellungnahme:* Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz --- Lärmschutzbauwerke:

Um die geplante Nutzung für Erholung und Spiel überhaupt ermöglichen zu können, sollen zwei Lärmschutzbauwerke innerhalb der geplanten öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz errichtet werden (zeichnerische und textliche Festsetzung Nr. 5.6). Es sollen eine 2 m hohe Lärmschutzwand am östlichen Rand der Fläche des Regenrückhaltebeckens (LS 1) und ein bis zu 3 m hohes Wandelement auf dem Spielplatz (LS 2) errichtet werden. Für das 3 m hohe Wandelement auf dem Spielplatz (LS 2) wird eine Kombination mit Spielelementen erwogen. Für die abgeschirmten Bereiche werden nach Errichtung der Lärmschutzwände Beurteilungspegel bis zu 63 dB(A) prognostiziert (siehe S.49/ 50 der Begründung).

Das SGA widerspreche dieser Lösung, da

- der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) erheblich überschritten wird,
- die Lärmschutzbauwerke nicht auf der künftigen SGA-Fläche zu errichten sind, da das SGA für Verkehrssicherung und Unterhaltung nicht zuständig ist,
- eine Kombination aus Lärmschutzwand und Spielelementen (siehe Begründung S.111/112) abgelehnt wird.

Weiterhin seien die finanziellen Auswirkungen des Bebauungsplanentwurfes in Bezug auf die geplante Festsetzung der Lärmschutzbauwerke nicht bewältigt. Das betreffe zum einen die Investitionskosten zur Errichtung und die laufenden Kosten für die Verkehrssicherung und Unterhaltung.

*Abwägung:* Im Rahmen der Schallschutzuntersuchungen wurde nachgewiesen, dass die Einhaltung des Orientierungswertes für Parkanlagen auch mit (stadtgestalterisch unverträglich) 6 m hohen Lärmschutzwänden nicht zu erreichen ist. Insofern stellt die gewählte Festsetzung von 2 bzw. 3 m hohen Lärmschutzwänden einen in Hinblick auf die Stadtgestalt und die Aufenthalts- und Nutzungsqualität ausgewogenen Kompromissvorschlag dar, weil damit der Lärmpegel großflächig unter 62 dB(A) gesenkt und eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen ermöglicht werden kann. Die kritisierte Kombination aus Lärmschutzwand und Spielelementen wird im Rahmen der mittlerweile bereits vorliegenden Ausführungsplanung nicht vorgesehen.

Fragen der Verkehrssicherung und Unterhaltung sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu klären. Die Übernahme der Herstellungskosten der Lärmschutzwand durch die Grundstückseigentümerin wird im städtebaulichen Vertrag geregelt. Bei den Folgekosten für die Verkehrssicherung und Unterhaltung handelt es sich nicht um eine unmittelbare Festsetzungsfolge des Bebauungsplans, sie müssen insofern in der Begründung nicht thematisiert werden.

*Stellungnahme:* Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz --- Flächenzuschnitt:

Die öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz sei auf die Fläche hinter den Lärmschutzbauwerken und den Uferweg zu reduzieren, da

- die massive Lärmbelastung zwischen Heidestraße und den Lärmschutzbauwerken einer Nutzung für Erholung und Spiel entgegenstehe,
- Leitungen innerhalb der Grünanlage gem. Grünanlagengesetz nicht zulässig seien,
- eine Widmung von Splitterflächen um das Niederschlagsbecken herum abgelehnt werde.

(Eine beigefügte Skizze visualisiert den Vorschlag des SGA zum Flächenzuschnitt der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz).

*Abwägung:* Der skizzierte Vorschlag, die öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz auf die Fläche hinter den Lärmschutzwänden und den Uferweg zu reduzieren, lässt offen, welche

alternative Flächenfestsetzung das nachrichtlich übernommene Regenrückhaltebecken und die nordwestlich angrenzenden Flächen sowie die Lärmschutzwände einschließlich straßenseitig vorgelagerter Flächen erhalten sollen.

Aus Sicht des Plangebers ist die Einbeziehung aller Flächen (mit Ausnahme des planfestgestellten Regenrückhaltebeckens selbst) in die Grünflächenfestsetzung sinnvoll, um durch Eingrünung eine stadtgestalterische Einbindung der technischen Anlagen zu erreichen und die weiterhin bestehende langfristige Option einer Verlagerung des Regenrückhaltebeckens offen zu halten. Grundsätzlich müssen nicht alle Bereiche einer Parkanlage für Erholung und Spiel zur Verfügung stehen; Flächen, die der Zuwegung der Parkanlage oder ihrer äußeren Eingrünung und Abschirmung gegenüber angrenzenden Flächennutzungen dienen, stellen eine übliche und sinnvolle Ergänzung die Grünflächenfunktion dar.

*Stellungnahme: Versorgung mit Grün- und Spielflächen:*

Innerhalb der öffentlichen Parkanlage soll der Bedarf an Kinderspielflächen für alle Neubauf lächen östlich der Heidestraße (Geltungsbereich der Bebauungspläne 1-62b, 1-92VE und 1-93VE von 3.300 –3.400 m<sup>2</sup> Nettospielfläche (1,0 m<sup>2</sup> nutzbare Spielplatzfläche je Einwohner) abgedeckt werden (Begründung S. 99-100). Jedoch wurden die öffentlichen Grünflächen (geplant und vorhanden) sowohl für die Bilanz an Kinderspielflächen, als auch für die Bilanz an wohnungsnahen Grünflächen herangezogen. Diese Berechnung sollte in Abstimmung mit dem Amt für Umwelt und Natur nochmals überprüft werden.

Bei einer Unterschreitung des Richtwertes für wohnungsnahen Grünflächen von 6 m<sup>2</sup> je Einwohner drohe eine Übernutzung der Parkanlage, die einen erhöhten Pflegeaufwand und verringerte Aufenthaltsqualität zur Folge hätte. Hinzu kommt, dass die Fläche zwischen den Lärmschutzwänden und der Heidestraße für die Widmung als öffentliche Grünanlage nicht geeignet sei (siehe Pkt. I.4) und die siedlungsnahen Grünflächen Fritz- Schloss-Park und der Volkspark Humboldthain ungünstig erreichbar sind (Begründung S.40, 41). Umso wichtiger sei eine Aufwertung der geplanten öffentlichen Parkanlage durch Verlagerung des bahneigenen Regenrückhaltebeckens und die Anordnung der Lärmschutzbauwerke unmittelbar an der Lärmquelle Heidestraße.

*Abwägung:* Am westlichen Ufer des Nordhafens steht mit der rund 6.000 großen festgesetzten Parkanlage mit Kinderspielplatz und den sich nördlich anschließenden vorhandenen und geplanten rund 7.000 m<sup>2</sup> großen Grünflächen nach Fertigstellung insgesamt eine rund 13.000 m<sup>2</sup> große öffentliche Parkanlage zur Verfügung.

Darüber hinaus bieten der rund 11.000 m<sup>2</sup> umfassende Uferweg, der rund 12.000 m<sup>2</sup> große zu begrünende Stadtplatz sowie weitere Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Aufenthalts- und Naherholungsqualitäten, die denen einer Grünfläche ähnlich sind, so dass insgesamt östlich der Heidestraße mittelfristig rund 3,5 ha an öffentlich nutzbaren Freiflächen zur Verfügung stehen. Davon werden 3.300 – 3.400 m<sup>2</sup> (netto) für die Anlage von Kinderspielplätzen benötigt. Den verbleibenden 3 ha Grün- und Freiflächen steht ein Bedarf von insgesamt 16.400 m<sup>2</sup> (12.600 m<sup>2</sup> = 1-62b, 3.800 = 1-92 VE und 1-93 VE) gegenüber.

*Stellungnahme:* Seitens SGA bestehen Bedenken zur Sicherung der Aufenthaltsqualität der Uferpromenade entsprechend ihrer touristischen Bedeutung, als wichtige Freiraumachse und öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung. Diese Bedenken wurden bereits in der Stellungnahme zum 1-92 VE vom 01. Oktober 2014, Pkt. 2.2 erhoben.

Im Bebauungsplan-Verfahren zum 1-62 bzw. 1-62b wurden die zu sichernde Breite der Uferpromenade immer weiter reduziert. In der vorliegenden Begründung (S. 60/61) wird ein Mindestmaß von nur noch 6 m für den Uferstreifen benannt. Das wird aus einem Vergleich mit dem Bebauungsplanentwurf 1-62, Stand frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit 2010 deutlich. Zitat: „Das Planungskonzept sieht einen bis zu 15 m breiten öffentlichen Uferbereich vor, der sich lediglich in kurzen Teilabschnitten auf weniger als 10 m reduziert“ (Begründung, S. 124-128).

Jedoch ist selbst die Einhaltung reduzierter Breiten im Bebauungsplan nicht nachprüfbar gesichert, da in der Planzeichnung die Vermaßung der Uferpromenade fehle.

Daher ist für folgende kritische Abschnitte mit stark reduzierter Promenadenbreite eine Festsetzung der Breite durch Vermaßung erforderlich: entlang der Bebauungsplan-Grenze des 1-92VE, entlang des Baugebietes WA 4, entlang des Baugebietes WA 3 sowie Geh- und Radfahrrecht um den Kornversuchsspeicher herum (Fläche G1).

*Abwägung:* Gegenüber der benannten Bebauungsplanfassung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung 2010 wurde die östliche, wasserzugewandte Abgrenzung der Bauflächen nicht geändert. Die vermeintliche Reduzierung der Breite des Uferwegs resultiert aus der teilweisen Ausgliederung jener Böschungflächen des Kanals, die der bundesrechtlich begründeten Widmung als Wasserstraße unterliegen, aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Die mit der Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung einhergehende Überplanung von planfestgestellten Böschungflächen erfordert ihre Entwidmung als Wasserstraße und ist mit einem erforderlichen Ankauf der Flächen verbunden. Für die gestalterische und nutzungsstrukturelle Einbindung der Böschungflächen nördlich des zentralen Stadtplatzes in das vorliegende Freiraumkonzept (relais Landschaftsarchitekten) ist dies jedoch nicht erforderlich, weil die bestehende baumbestandene Uferböschung hier bereits aus ökologischen Gründen als solche erhalten bleiben soll. Insofern sind vertragliche Regelungen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin ausreichend, um das vorliegende Freiraumkonzept unverändert umsetzen zu können.

Die jetzige Bebauungsplan-Festsetzung der Uferpromenade in geringerer Breite hat also rein formale Gründe, ohne dass sich im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens inhaltliche Änderungen am Freiraumkonzept für den Uferbereich ergeben haben. Die zitierte Aussage, dass das Planungskonzept einen bis zu 15 m breiten öffentlichen Uferbereich vorsieht, der sich lediglich in kurzen Teilabschnitten auf weniger als 10 m reduziert, behält insofern weiterhin seine Gültigkeit.

Eine Vermaßung des Uferwegs im Bebauungsplan wird abgelehnt, weil dies teilweise vermessungstechnisch problematische durchgehende Maßketten zur Folge hätte und für den Uferweg abschnittsweise eigene Flurstücke gebildet wurden, deren Vermaßung unüblich ist.

*Stellungnahme:* Zusätzlich wurde im Bereich des Baugebietes WA4 die Uferpromenade aufgrund der gewidmeten Bundeswasserstraße unterbrochen. Ersatzweise solle die Uferpromenade über die private Baufläche mit einem öffentlichen Geh- und Radfahrrecht auf der Fläche G9 geführt werden. Das widerspreche jedoch dem Förderantrag für GRW-Mittel für eine weitestgehend öffentliche (Ausnahme Kornversuchsspeicher) und ausreichend breite Uferpromenade. Die Nichteinhaltung der Förderauflagen führt – nach aktuellen Erfahrungen - zu späteren Schadensersatzforderungen gegenüber dem GRW-Antragsteller, hier BA Mitte. Sollte die Uferpromenade nicht gemäß GRW-Förderantrag im Bebauungsplan 1-62b festgesetzt werden, ist die Rückziehung des GRW-Förderantrages durch das BA Mitte und eine Übernahme der Schadensersatzforderungen durch den Verfahrensführer des Bebauungsplanes, SenStadtUm, erforderlich.

Für eine Verbreiterung der Uferpromenade bestehen zwei Möglichkeiten, durch westliche Reduzierung der Bauflächen und / oder östlich durch Einbeziehung der Böschungflächen.

Die Einbeziehung der Böschungflächen in die Uferpromenade könne jedoch nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen: Entlassung aus der Planfeststellung als gewidmete Bundeswasserstraße, Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan durch Geltungsbereichserweiterung (analog der Festsetzung am Stadtplatz), Ankauf der WSA-Flächen, Neuherstellung bzw. Sanierung der Uferwände und Herstellung der Uferpromenade.

Mit Schreiben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin (WSA) vom 19. Februar 2014 wurde eine Entwidmung der Böschungflächen als Bundeswasserstraße in Aussicht gestellt, sofern die heutige Kombination Steilufer (Spundwand) mit Schrägufer (Böschung) zukünftig ein reines Steilufer wird. Diese Bedingung wurde in der Begründung (S.73, 74) nicht benannt und müsse ergänzt werden. Auf Grundlage einer noch abzuschließenden Bauerlaubnisvereinbarung zwischen SenStadtUm und WSA solle die Böschungsbereiche durch Land Berlin angekauft und die Uferbefestigungen umgestaltet werden. Das SGA werde dem Grundstücksankauf der Böschungflächen zustimmen, sobald ein Plan mit den

Ankaufsflächen und – damit übereinstimmend - ein Bebauungsplanentwurf mit Festsetzung dieser Flächen als öffentliche Straßenverkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Uferweg“ vorliegt.

Zur Nutzung der Uferpromenade für die Feuerwehr bestehen Bedenken, da durch die Fahr- und Standflächen einschl. Schleppkurven die bauliche Gestaltung und Bepflanzung erheblich einschränkt werden. Hinsichtlich der Standsicherheit der Uferbefestigung für die höheren Achslasten bestehen für das SGA nach Vorliegen des Schreibens der SBD Frau Lüscher vom 19. Dezember 2014 keine Bedenken mehr.

Aufgrund der Erfahrungen mit den Planungen am Humboldthafen gibt das SGA den Hinweis, dass beim Neubau der Uferwände ausreichend Regeneinlaufbauwerke zu berücksichtigen sind; und zwar getrennt für öffentliches und privates Regenwasser. Weiterhin wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass das SGA weder für die Uferbefestigung noch die dazu erforderliche Absturzsicherung die Verkehrssicherung und Unterhaltung übernimmt. Das Geländer ist auf der Mauerkrone zu errichten.

*Abwägung:* Die Aussage, dass die Uferpromenade im Bereich des Baugebietes WA 4 unterbrochen sei, muss relativiert werden. Östlich der mit einem öffentlichen Geh- und Radfahrrecht belegten Fläche G9 im Baugebiet WA 4 setzt der Bebauungsplan einen etwa 8 m breiten Streifen als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ fest. Dieser steht auf Grund vorhandener wasserbaulich-konstruktiver Anlagen jedoch nur teilweise als potenzielle Wegefläche zur Verfügung, so dass ein Einbezug der Fläche G9 notwendig ist, um eine Durchgängigkeit des Uferbereichs in ausreichender Breite zu gewährleisten. Insofern ist die gewünschte Einbeziehung von Böschungflächen in die Uferpromenade im Bebauungsplan bereits berücksichtigt, ein ergänzendes Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit auf den privaten Grundstücksflächen im WA 4, ist aber zusätzlich erforderlich.

Eine Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche, d.h. die vorgeschlagene Reduzierung des Baugrundstücks, ist jedoch für die privaten Grundstücksflächen G9 nicht notwendig. Bereits im Vorplanungsstadium sowie im Zusammenhang mit der BPU wurde mit dem GRW-Fördermittelgeber Einigkeit darüber erzielt, dass südlich des Stadtplatzes (und auch im Bereich des Kornversuchsspeichers) die Fortführung der Promenade mittels Dienstbarkeit geregelt werden kann. Die Förderfähigkeit der Gesamtmaßnahme ist insofern durch die Vorhaltung eines Geh- und Radfahrrechts auf einem privaten Grundstück auch nach Ansicht des Bereichs Wirtschaftsförderung im Bezirksamt Mitte und SenWTF IV D nicht gefährdet (Email vom 26. Januar 2015). Die Herstellungskosten im Bereich G9 werden, wie im städtebaulichen Vertrag geregelt, vom Eigentümer getragen, so dass auch unter diesem Aspekt keine Förderschädlichkeit zu befürchten ist.

Die Hinweise zur Einbeziehung von Böschungflächen in die künftig öffentliche Verkehrsfläche werden zur Kenntnis genommen. Zusätzlicher Handlungsbedarf im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird nicht gesehen.

Das WSA hat mit Schreiben vom 19. Februar 2014 grundsätzlich eine Entlassung von Böschungflächen aus der Planfeststellung als gewidmete Bundeswasserstraße in Aussicht gestellt. Die Kosten zum Ankauf der benötigten, im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag und städtebaulichem Vertrag 1-62b von der privaten Grundstückseigentümerin/Projektentwicklerin getragen. Eine Umgestaltung bzw. Ertüchtigung der dortigen Uferbefestigungen ist geplant.

Eine Geltungsbereichserweiterung des Bebauungsplans zugunsten der Einbeziehung weiterer Böschungflächen wird nicht für erforderlich gehalten. Für die gestalterische und nutzungsstrukturelle Einbindung der Böschungflächen nördlich des zentralen Stadtplatzes in das vorliegende Freiraumkonzept (relais Landschaftsarchitekten) ist eine Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche nicht erforderlich, weil die bestehende baumbestandene Uferböschung hier bereits aus ökologischen Gründen als solche erhalten bleiben soll. Insofern sind vertragliche Regelungen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin ausreichend, um das vorliegende Freiraumkonzept unverändert umsetzen zu können.

*Stellungnahme:* Die Breite der Flächen mit gemeinsamen Geh- und Radfahrrechten G2 bis G8 sollte 4 m nicht unterschreiten. In Abwägung der SGA-Stellungnahme vom 22. August 2012 (Begründung, S. 172) wurde diese Mindestbreite von 4,0 m für alle gemeinsamen Geh- und Radfahrrechte bestätigt. Im Widerspruch dazu stehen jedoch Festsetzungen von nur 3 m in Planzeichnung, textlichen Festsetzungen und Vertragsentwurf.

*Abwägung:* Eine Mindestbreite von lediglich 3m wird vorrangig für jene Wegeverbindungen eingefordert, die überwiegend dem Fußgängerverkehr vorbehalten bleiben sollen. So ist die Nord-Süd-Wegeverbindung im Mischgebietsteil MI 6 (G3 – G6) für Radfahrer nur von untergeordneter Bedeutung, da sowohl westlich (Heidestraße) als auch östlich (Uferweg) in unmittelbarer Nähe Alternativrouten vorhanden sind, die besser an das übergeordnete Netz angebunden sind. In Abwägung mit dem erforderlichen Eingriff in die private Flächenverfügbarkeit ist deshalb hier nur die Einforderung einer 3 m breiten Wegeverbindung gerechtfertigt. Für die übergeordnete, auch im Flächennutzungsplan verankerte Verbindung in Ost-West-Richtung im Verlauf des Döberitzer-Grünzugs wird dagegen mit der Bebauungsplanfestsetzung eine 5 m breite Wegeverbindung vorbereitet. Für die südliche Kanalbrücke (G 8) wird die geringe Mindestbreite von 3 m aufgrund der beengten Raumverhältnisse am östlichen Anlandungspunkt auf der Erweiterungsfläche des Invalidenfriedhofs eingefordert; Radverkehr soll hier nicht ermöglicht werden.

Lediglich im Bereich des Kornversuchsspeichers muss über das ebenfalls nur 3 m breite Wegerecht sowohl der Fußgänger- als auch der Fahrradverkehr im Zuge des Uferwegs abgewickelt werden. Die Einforderung einer mindestens 4 m breiten Wegeverbindung auf dem Privatgrundstück war hier aufgrund anderslautender bestehender Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag gegenüber der Grundstückseigentümerin nicht durchsetzbar.

*Stellungnahme:* Die langen Schulwege für Grundschüler von 1,3 bis 2,3 km (Begründung S. 65/ 66) über stark befahrene Straßen widersprechen der Fußverkehrsstrategie Berlins.

*Abwägung:* Schulwege von bis zu 2 km Weglänge und die teilweise Querung stark befahrener Straßen sind zum Erreichen bestehender Schulstandorte im Umfeld des Plangebiets erforderlich. Zur Deckung des entstehenden Bedarfs an Grundschulplätzen wird neben möglichen Qualifizierungs- und Ausbaumaßnahmen eines vorhandenen Standortes aber auch die Errichtung eines neuen Schulstandortes an der Chausseestraße/Ecke Boyenstraße diskutiert. Dieser wäre vom Plangebiet aus über die Kieler Brücke und die neu geplante Brücke am Stadtplatz gefahrlos über wenig befahrene Straßen erreichbar. Die Weglänge läge für die meisten potenziellen Wohngebäude im Plangebiet bei weniger als 1 km. Das Konzept zum Nachweis der zusätzlich benötigten Grundschulplätze wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens in Abstimmung mit dem Bezirksamt Mitte entschieden, die Finanzierung der Maßnahmen durch die Grundstückseigentümer/Gebietsentwickler ist vertraglich geregelt.

*Stellungnahme zu den finanziellen Auswirkungen des Bebauungsplans:*

In folgenden Punkten seien die Investitionskosten nicht bzw. nicht umfassend geklärt: Kosten für Spielplatz, Parkanlage und Lärmschutzwände, Kosten für den Stadtplatz, Kosten für den Ankauf der WSA-Flächen, Kosten für Sanierung und Umbau der Uferwände, Kosten für Regenablaufbauwerke in den Uferwänden.

Der Aussage, dass der Bebauungsplan keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen hat (S.122 der Begründung), werde widersprochen. Die Neuanlage öffentlicher Straßenverkehrs- und Grünflächen führe zu einem dauerhaften finanziellen und personalwirtschaftlichen Mehrbedarf für Unterhaltung und Verkehrssicherung und zu weiteren Infrastrukturkosten (BSR, Winterdienst...).

*Abwägung:* Der Bebauungsplan muss sich stets nur mit finanziellen Auswirkungen, die sich als unmittelbare Festsetzungsfolge ergeben können (z.B. Flächenankäufe, berechnete Übernahmeansprüche) auseinandersetzen, es muss aber keineswegs die Finanzierung seiner Realisierung nachgewiesen werden.

Von den aufgeführten Punkten sind insofern nur etwaige Kosten für den Ankauf der WSA-Flächen, die im Bebauungsplan als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

festgesetzt werden, als unmittelbare Festsetzungsfolge zu werten. Diesbezüglich greifen die Regelungen des städtebaulichen Rahmenvertrages. Dort ist in den §§ 7.4 und 8.4 geregelt, dass Berlin durch die Privaten von den Erwerbskosten freigestellt wird.

Im Kapitel IV.7 der Bebauungsplan-Begründung sind darüber hinaus Aussagen zu entstehenden Kosten für die Herstellung des Spielplatzes, der Parkanlage und der Lärmschutzwände sowie zum Bau des Uferwegs und zur jeweiligen Finanzierung in einem für die Bauleitplanung ausreichenden Umfang enthalten. Es wird auch darauf hingewiesen, dass für die Herstellung des Stadtplatzes noch keine gesicherte Finanzierung besteht. Folgekosten, wie der finanzielle und personalwirtschaftliche Mehrbedarf für die Unterhaltung der Grün- und Verkehrsflächen müssen regelmäßig nicht thematisiert werden.

*Stellungnahme zum Entwurf des städtebaulichen Vertrages vom 6. November 2014:* Zwischen dem Entwurf des Bebauungsplans und dem Entwurf des städtebaulichen Vertrages bestehen Differenzen zu den städtebaulichen Daten, die in Übereinstimmung gebracht werden müssen. (Wohneinheiten, Anzahl der Bewohner, erforderliche Kita-Plätze, Grundschulplätze, wohnungsnah Grünflächen...). Die Anlage 3 solle den aktuellen Bebauungsplanentwurf enthalten.

Abwägung: Die Hinweise zu den Regelungen im Städtebaulichen Vertrag werden zur Kenntnis genommen. Der Städtebauliche Vertrag gemäß § 11 BauGB wurde bereits am 9. Dezember 2014 mit der Haupteigentümerin im Plangebiet geschlossen.

Die Differenzen zwischen den benannten städtebaulichen Kenndaten in der Bebauungsplanbegründung und im städtebaulichen Vertrag sind durch die unterschiedlichen Bezugsflächen begründet. Der Bebauungsplan trifft Aussagen über die im Geltungsbereich zu erwartenden Wohneinheiten und Bewohner und die sich daraus ergebenden Wohnfolgebedarfe und thematisiert weitere Bedarfe östlich der Heidestraße (aus den vorhabenbezogenen Bebauungsplänen 1-92 VE und 1-93 VE), die durch Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b abgedeckt werden sollen. Der mit der Haupteigentümerin CA Immo geschlossene städtebauliche Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b bezieht dagegen ergänzend einzelne Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a mit ein, die ebenfalls im Eigentum der CA Immo stehen. Dies war notwendig, um in den Verträgen eine klare Trennung zwischen den beiden Haupteigentümern – auch im Hinblick auf angestrebte Verkäufe – zu erreichen.

Stellungnahme: Gemäß § 3 Satz 7 des städtebaulichen Vertrages solle ein Geh- und Radfahrrecht auf der Fläche „G1“ um das Speichergebäude mit einer Mindestbreite von 3 m gesichert werden. Diese Breite ist auf 4 m zu erhöhen.

Zur Altlastenproblematik gem. § 4 Satz 2 ist die Stellungnahme vom Amt für Umwelt und Natur einzuholen. Das SGA als künftiger Grundstückseigentümer werde nur unbelastete Flächen in sein Fachvermögen übernehmen.

Die Aussage in § 7 Satz 3 zu Randbereichen des „Stadtplatzes“, die in einer Tiefe von fünf Metern im Eigentum der CA Immo verbleiben, sei zu korrigieren. Alle Flächen, die im Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt werden, sollen in das Eigentum des Landes Berlin übergehen.

Abwägung: Hinsichtlich der geforderten Breite für das Geh- und Radfahrrecht am Kornversuchsspeicher wird auf die Abwägung unter Punkt I.7 dieser Stellungnahme verwiesen; mit der Altlastenproblematik setzt sich die Abwägung im Rahmen der Stellungnahme des Umweltamtes des Bezirks Mitte ausführlich auseinander.

Die Aussagen zu Randbereichen des „Stadtplatzes“ müssen nicht korrigiert werden, weil die betroffenen Flächen im Bebauungsplan als Teile der angrenzenden Baugebiete festgesetzt werden und nicht als öffentliche Verkehrsflächen.

#### Bezirksamt Mitte – Umwelt und Natur

*Stellungnahme:* Gegen den Entwurf des Bebauungsplans bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird jedoch um Überprüfung und ggf. Berücksichtigung der nachfolgenden Anregungen gebeten.

In der textlichen Festsetzung 7.1 ist die Begrünung von Dachflächen geregelt. Es wird im

Sinne einer Eindeutigkeit eine ergänzende Festsetzung zur Ausbildung der Dächer – Flachdächer mit einer maximal zulässigen Neigung – vorgeschlagen.

*Abwägung:* Festsetzungen zur Dachneigung können im Bebauungsplan nur aus stadtgestalterischen Gründen erfolgen, nicht aber auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB. Entsprechende Vorgaben sind aber auch nicht notwendig, um eine extensive Begrünung der Dachflächen abzusichern, weil die Verpflichtung unabhängig von der möglichen Dachform gilt. Wählt ein Bauherr kein flach geneigtes Dach für sein Vorhaben, hat dies nur zur Folge, dass die Baukosten steigen, weil sich die Dachbegrünung bei stärkerer Dachneigung schwerer verwirklichen lässt.

*Stellungnahme zur Begründung, II.1.2.2 Bundesnaturschutzgesetz, Berliner Naturschutzgesetz, S. 26:*

Nach Rechtsprechung (Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg OVG 11 S 26.13 vom 19. Juli 2013) sind die Belange des allgemeinen Artenschutzes gestärkt worden. Die bis dahin in Berlin vertretene Auffassung hinsichtlich der Beseitigung von Bäumen und sonstiger Vegetation, für die das Verbot des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz gilt, im Zeitraum vom 1. März bis 30. September, wonach in Verbindung mit Vorhaben der Wohn-/und Gewerberaumvorsorge regelmäßig die zutreffende sog. Legal Ausnahme in Anspruch genommen werden kann, wurde nicht bestätigt.

Es muss u.a. auch in Verbindung mit Bauvorhaben, für die eine Baugenehmigung erteilt wurde (- bzw. die genehmigungsfreigestellt sind), im Einzelfall zusätzlich die Voraussetzung gegeben sein, dass die vorgesehene Maßnahme (Beseitigung von Bäumen, sonstiger Vegetation) im öffentlichen Interesse nicht auf andere Weise oder zu anderer Zeit durchgeführt werden kann. Das heißt, dass auch die Bestimmungen des allgemeinen Artenschutzes, neben denen des besonderen Artenschutzes, wesentliche Auswirkungen auf die Planung und Ausführung von Vorhaben mit sich bringen.

Es werde deshalb – auch im Interesse einer reibungslosen Realisierung der nach B-Plan möglichen Bauvorhaben - angeregt, an dieser Stelle der Begründung zunächst auf die Regelungen des allgemeinen Artenschutzes zu verweisen, in nachfolgenden Abschnitten – z. B. unter II.2.4 – die Schlussfolgerungen (Beseitigung von Bäumen und sonstiger Vegetation grundsätzlich nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar) im Sinne von Vermeidungsmaßnahmen darzulegen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der städtebauliche Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b (§ 6 Abs. 2) die Verpflichtung enthält, auch die Vorschriften zum allgemeinen Artenschutz zu beachten, sie sollten also in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten sein

*Abwägung:* Die Belange des allgemeinen Artenschutzes werden als Ziel des Umweltschutzes in Kapitel II.1.2.2 des Umweltberichts aufgenommen. Die ggf. daraus resultierenden Vermeidungswirkungen werden in Kapitel II.2.4 ergänzt.

*Stellungnahme:* Zum Immissionsschutz bestehen keine Einwendungen gegen die zugrunde liegende Planung des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfs. Die grundsätzliche Kritik, wie sie in der Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden vom 18. Juli 2012 geäußert wurde, wird jedoch aufrechterhalten.

Nachrichtlich: Inhalt der Stellungnahme vom 18. Juli 2012:

Mit der Zustimmung des Abgeordnetenhauses vom 17. Februar 2011 zur Änderung des FNP zu Gunsten des Ausbaus der Heidestraße in der heutigen Lage kann der Abschlussbericht der VCDB vom November 2011 mit dem Variantenvergleich nur als nachträgliche Rechtfertigung für die Entscheidung gewertet werden.

Wenn auch die Art und das Maß der baulichen Nutzung im Gebiet des Bebauungsplans 1-62b - somit die Anordnung der Gebietseinstufungen - sinnvoll sind, so scheint bedauerlicherweise der innovative Gedanke zu fehlen, wie der hohen Immissionsbelastung an der Straßenrandbebauung begegnet werden kann. Die Antwort kann nicht immer die geschlossene Blockrandbebauung mit ihren passiven Schutzmaßnahmen sein, zumal durch die Zwangsbelüftung an den Fensterkonstruktionen zum Erreichen der notwendigen Luftwechselrate (CO<sub>2</sub>-Kriterium) belastete Außenluft in den Wohnbereich gedrückt wird. Magistralen in Nord-Süd- Richtung sind in unserer Region aus meteorologischen Gründen

stets problematisch. Im Bereich der Heidestraße fehlt es im Gebiet des Bebauungsplans 1-62b an Überlegungen, wie mit neuartigen urbanen Strukturen, die den Beinamen Europacity rechtfertigen, der Belastungssituation durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe begegnet werden kann.

Hinweis: Bei der Durchsicht des lufthygienischen Teils des Berichtes ist aufgefallen, dass Textpassagen und Abbildungen teilweise verbesserungsbedürftig sind. Über das Recherchesystem Messstellen und Sachverständige (ReSyMeSa) wurde ermittelt, dass die rgoUmwelt GbR vom Land Sachsen zunächst bis 31. Dezember 2014 für die Ermittlung der Emissionen und/oder Immissionen notifiziert ist, jedoch nur für die Bereiche Q (Geräusche – Ermittlung der Emissionen) und R (Geräusche – Ermittlung der Immissionen).

*Abwägung:* Die Trassenfestlegung erfolgte im Vorfeld des 2009 vom Senat (Beschluss Nr. S-2050/2009 vom 5. Mai 2009) und vom Bezirksamt Mitte (Beschluss Nr. 665 vom 5. Mai 2009) beschlossenen Masterplans Berlin Heidestraße, der auf den Ergebnissen eines städtebaulichen Wettbewerbs (2008) basiert. In Vorbereitung dieses Wettbewerbs und in Vorbereitung des Änderungsverfahrens 06/08 zum Flächennutzungsplan sowie im Bebauungsplanverfahren 1-63 wurde untersucht, ob die Heidestraße/ B 96 an die Bahntrasse verlegt oder in umgebauter Form in ihrem bisherigen Verlauf verbleiben soll. In Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Trassenführungen wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung entschieden, den Ausbau der Heidestraße als städtebaulich integrierte Stadtstraße in ihrem jetzigen Verlauf zu verfolgen und zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen. Der Flächennutzungsplan wurde entsprechend geändert. Der Bebauungsplan ist aus dem geänderten Flächennutzungsplan entwickelt.

Der Bebauungsplan setzt sich umfassend mit der Schallschutzproblematik an der Heidestraße auseinander und trifft weitreichende Festsetzungen, um trotz der bestehenden Vorbelastung auch eine Wohnnutzung entlang der Heidestraße zu ermöglichen. Neben der Festsetzung einer geschlossenen Blockrandbebauung mit Schallschutzwirkung für die rückwärtigen Bauflächen wird eine schallschutzorientierte Grundrissanordnung eingefordert und es werden Auflagen zur Anordnung von Außenwohnbereichen und Aufenthaltsräumen mit Ausrichtung zur Heidestraße formuliert. Der Einbau schallgedämmter Lüftungsmöglichkeiten ist dabei nur ein Baustein der Lärmschutzvorsorge.

#### *Stellungnahme zu Altlasten/Bodenschutz:*

Fast der Geltungsbereich liegt innerhalb der Katasterfläche 807 des Bodenbelastungskatasters Berlin (BBK), die insgesamt als Altlast i.S. des Bundes-Bodenschutzgesetzes eingestuft ist. Darüber hinaus werden vier Flächen, auf denen Sanierungen vorgenommen werden müssen, im BBK geführt (s.u.).

Für den gesamten Geltungsbereich liegen zwei flächendeckende Untersuchungen vor:

1. Ergänzende Historische Erkundung Heidestr. Ost v. 5. August 2010, mit Ergänzungen vom 7. September 2010 der Fa. URS und durch Recherchen des UA Mitte
2. Orientierende Untersuchung der Fläche Heidestr. Ost in Berlin und Detailuntersuchung von Teilflächen vom 19. Dezember 2011 der Fa. BoSS Consult

Darüber hinaus gibt es für die vier Sanierungsflächen jeweils Detailerkundungen und Sanierungspläne.

Aufgrund des Untersuchungsumfangs von orientierenden Untersuchungen sind insgesamt im Geltungsbereich kleinflächige Bodenbelastungen nicht völlig auszuschließen. So kann es vorkommen, dass bei Einzelproben, insbesondere in der Auffüllung, leicht erhöhte Schadstoffgehalte vorgefunden werden (s.a. Geotechnischer Bericht Freiräume Europacity, i.A. SenStadtUm I C, 2014). Außerhalb der Sanierungsflächen gab es nur in geringem Umfang leicht erhöhte Bodenbelastungen. Diese können jedoch in der Regel im Rahmen der Baumaßnahme mit geringem Aufwand beseitigt werden.

Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde im Städtebaulichen Vertrag für alle nicht versiegelten Freiflächen vereinbart, dass nachzuweisen ist, dass der Oberboden die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung eingehalten werden.



Dieser Regelung geht auch auf die zukünftigen Eigentümer über und ist zur Rechtswirksamkeit des B-Planes spätestens bei der Herstellung der Außenanlagen durch Bodenanalytik durch die Bauherren gegenüber dem Bebauungsplanreferat der Senatsverwaltung nachzuweisen. Unter Sandspielflächen ist ggf. zusätzlich ein Grabeschutz, der den Kontakt mit belastetem Bodenmaterial verhindert, notwendig.

Damit ist grundsätzlich sichergestellt, dass auch auf allen Flächen außerhalb der Sanierungsflächen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gegeben sind.

*Abwägung:* Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* In der Begründung (s. S. 34) wird der Bodenaufbau und die geologische Situation nicht ausreichend dargestellt. Es wird nicht beschrieben, dass im Südosten des Geltungsbereichs sich eine eiszeitliche Rinne befindet, wo organische Schichten, insbesondere Torfe und untergelagerte Mudden bis 8 m Mächtigkeit vorkommen. Das hat nicht nur Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (Versickerungseignung), sondern auch auf die Verteilung von Schadstoffen, da die meisten Schadstoffe Torfe nur schlecht durchdringen können und retardiert werden. Es kann dann zu einem Wechselprozess von Adsorption und Desorption der Schadstoffe kommen, der insbesondere durch Baumaßnahmen zu einer erhöhten Schadstofffreisetzung im Grundwasser führt. Davon sind grundsätzlich alle Böden, insbesondere feinkörnige Bodenschichten, betroffen. Außerdem liegen unterhalb der zusammenhängenden Organikflächen gespannte Grundwasserverhältnisse vor. Die Grundwasserfließrichtung im südlichen Teil des B-Plans ist nach Süden gerichtet, während für den nördlichen Teil abgesicherte Daten fehlen. In Kanalnähe findet je nach Wasserstand meist ein Austausch mit dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal statt.

*Abwägung:* Die Ausführungen zum Bodenaufbau und zur Geohydrologie werden in den Umweltbericht integriert.

*Stellungnahme:* Eine Zunahme festgestellter Grundwasserbelastungen ist durch die geplanten Erdbauarbeiten zur Umsetzung der Bebauungsplaninhalte zu erwarten. Zusätzlich kommt es teilweise zur Entsigelung bisher versiegelter Flächen, wodurch Schadstoffe durch das Niederschlagswasser ins hoch anstehende Grundwasser (Grundwasserabstand tlw. nur 1,6 m) transportiert werden können. Durch Grundwasserabsenkungen während Baumaßnahmen kann es darüber hinaus zu Verlagerung von Grundwasserbelastungen, auch außerhalb des Geltungsbereichs kommen. Mit Auflagen und Bedingungen der Bodenschutzbehörde auch in wasserrechtlichen Erlaubnisanträgen ist daher zu rechnen.

Bei der Herstellung von Versickerungsanlagen ist für die durchsickerten Bodenschichten der Nachweis zu erbringen, dass mindestens die Bodenwerte der LAGA TR Boden eingehalten werden. Auf Sanierungsflächen kann es zusätzliche Anforderungen geben

*Abwägung:* Die Hinweise zur erwarteten Zunahme und Verlagerung von Grundwasserbelastungen während der Bauphase werden zur Kenntnis genommen und die Aussagen in der Begründung (Umweltbericht) zu möglichen Auswirkungen der Planung auf die Grundwasserbelastung werden entsprechend ergänzt.

Die Hinweise zu möglichen Auflagen und Bedingungen bei wasserrechtlichen Erlaubnisanträgen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme:* Zu den vier im Geltungsbereich vorhandenen Flächen mit Sanierungsbedarf ergibt sich 12/2014 folgender Sachstand:

Schwellentränkanstalt Heidestr. 20 A (BBK-Nr. 17257):

Der Bodenaushub als Quellensanierung des Teeröl- und Zinkchloridschadens inkl. des Tiefenaushubes bis 21 m ist abgeschlossen. Ein Abschlussbericht zum Bodenaushub liegt noch nicht vor. Derzeit läuft die Grundwassersanierung bis Mitte 2016. Danach wird es ein langjähriges Grundwassermonitoring geben müssen, da nicht zu erwarten ist, dass solche Grundwasserschäden typischerweise Konzentrationen erreichen, die unbeobachtet bleiben können. Die durchgeführten Maßnahmen sind im Grenzbereich der technischen und finanziellen Durchführbarkeit. Die Maßnahmen sind durch einen Sanierungsvertrag auf der

Grundlage des Sanierungsplanes nach § 13 BBodSchG von der Bodenschutzbehörde abgesichert.

Zurzeit kann die vereinbarte Grundwasserförderrate nicht erreicht werden, weil Schadensbedingt Schwerölphase in einem Förderbrunnen auftritt, die regelmäßig abgesaugt werden muss. Das führt zu geringeren Förderraten als vereinbart, so dass hier möglicherweise eine zeitliche Verlängerung oder eine vergleichbare Maßnahme zum Tragen kommen muss.

Hinsichtlich der bei diesen Schäden auch auftretenden Stoffe, die leicht ausgasen können (z.B. Benzol, Naphthalin), wird in Bezug auf die Nachnutzung von keiner relevanten Gefahr ausgegangen. Dies ist dadurch bedingt, dass relevantere Belastungen erst in tieferen Schichten auftreten und bezüglich des mobilen Benzols nur noch in geringen Konzentrationen vorhanden sind.

*Abwägung:* Der aktuelle Sachstand der Sanierung wird in die Begründung übernommen.

#### Stellungnahme Ehem. OLEX-Tanklager (BBK-Nr. 16346):

Die ehem. Nutzung eines Tanklagers (Vergaser- und Dieselkraftstoffe) mit mehr als 200.000 m<sup>3</sup> wurde von der Bodenschutzbehörde im Rahmen der Recherche zum Bebauungsplan bei der Bauaktenrecherche entdeckt. Die Fläche wurde Anfang der 60iger Jahre abgeräumt und offensichtlich bis zum Grundwasser rückgebaut. Der Schadensbereich war daher fast ausschließlich auf die wassergesättigte Bodenzone beschränkt. Die ursprünglich aus Kostengründen bereits mit der Bodenschutzbehörde abgestimmte mikrobiologische Sanierung wurde kurzfristig durch einen Bodenaustausch im sogenannten Wabenverfahren mit 10-wöchiger nachlaufender Grundwasserreinigung ersetzt, da entsprechendes technisches Gerät nach der Bodensanierung des benachbarten Teerölschadens bereit stand und der Grundstückseigentümer einen schnellen Sanierungserfolg haben wollte. Zusätzlich wurde zur Stimulation der Mikrobiologie zum Abbau von Restkontaminationen ein Sauerstoffträger eingebracht. Diese Maßnahme wurde von der Bodenschutzbehörde im kooperativen Verfahren und auch wasserrechtlich genehmigt. Die eigentliche Sanierung ist abgeschlossen. Es erfolgt derzeit nur noch ein Monitoring, inwieweit die Restkontaminationen im Grundwasser weiter abnehmen. Insgesamt ist bereits jetzt ein guter Sanierungserfolg gegeben. Es sind nur noch geringe Restkonzentrationen im Grundwasser vorhanden. Für die geplante Oberflächennutzung besteht keine Gefahr.

*Abwägung:* Der aktuelle Sachstand der Sanierung wird in die Begründung übernommen.

#### Stellungnahme Überfüllschaden Heidestr. 17 (BBK-Nr. 1282):

Die Sanierung des Bodens durch Bodenaushub bis ins Grundwasser unter Zuhilfenahme eines Gleitschienenverbaues im Grundwasser fand 2013 als kooperative Maßnahme statt. Da, trotz mehrmaliger Mahnung, bis heute nicht der Abschlussbericht vom Sanierungspflichtigen vorliegt, werde derzeit keine abschließende Bewertung vorgenommen.

*Abwägung:* Der aktuelle Sachstand der Sanierung wird in die Begründung übernommen. Der Abschlussbericht wird der zuständigen Bodenschutzbehörde umgehend zur abschließenden Bewertung vorgelegt. Auch ohne abschließende Bewertung kann jedoch davon ausgegangen werden, dass von der (ehemaligen) Altlast keine Gefährdungen (mehr) ausgehen, die eine Umsetzung des Bebauungsplans in diesem Bereich in Frage stellen. Dies kann mit dem relativ geringen Umfang des ursprünglichen Schadens und der grundsätzlich bereits erfolgten Sanierung begründet werden.

#### Stellungnahme LHKW-Schaden Heidestr. 14 (BBK-Nr. 17256):

Bei diesem Schaden handelt es sich vor allem auch wegen der Geologie um einen komplexen Schaden im Boden und Grundwasser von leichtflüchtigen Chlorkohlenwasserstoffen mit sehr hohen Anteilen des sehr mobilen Vinylchlorids. Der Schaden reicht im Grundwasser deutlich über 20 m Tiefe. Der Großteil der Schadensfläche befindet sich auf dem Baugrundstück, das jetzt durch den B-Plan 1-93 VE festgesetzt werden soll. Ein kleiner Teil liegt aber auch auf dem Baufeld 03 und im Bereich der Uferpromenade.

Nachdem der Schaden erst 2013 entdeckt wurde, konnten die aufwendige Erkundung im 2. Quartal 2014 abgeschlossen werden. Der Sanierungsplan nach § 13 BBodSchG ist derzeit in der abschließenden Prüfung durch die Bodenschutzbehörde. Es wird angestrebt diesen mit beiden Eigentümern der betroffenen Grundstücke durch zwei Sanierungsverträge verbindlich zu machen. Die Sanierung umfasst den ca. 4 monatigen Bodenaustausch im Schadens-eintragsbereich (Quelle) bis 20 m Tiefe durch Spezialtiefbaumaßnahmen sowie der nachlaufenden Grundwassersanierung über 2 Jahre in beiden durch Stauer getrennten Grundwasserschichten. Die Maßnahme wird also voraussichtlich Mitte 2017 abgeschlossen sein. Es ist danach ein Grundwassermonitoring erforderlich, da zu erwarten ist, dass noch Restkontaminationen im Grundwasser vorhanden sind.

Aufgrund der Gefahr, dass bei hohen Konzentrationen Vinylchlorid, in den geplanten Baukörper im Grundwasser diffundiert, hat die Bodenschutzbehörde eine gutachterliche Gefährdungsabschätzung gefordert (Einwirkung auf den Bebauungsplan 1-93 VE). Diese hält bei einem Sanierungserfolg eine Gefährdung von Menschen im Gebäude für unwahrscheinlich.

Aus Vorsorgegründen wird der Neubau trotz der Sanierungsmaßnahme durch eine HDPE-Folie gegenüber Vinylchlorid abgedichtet. Diese Maßnahme ist aber nur das Bauvorhaben im Bebauungsplan 1-93 VE sinnvoll. Es wird davon ausgegangen, dass dies für das nördliche Baufeld 03 der Heidestr. 14 nach der Sanierung nicht nötig ist. Die geplante Bebauung des Baufeldes 03 musste zunächst aufgrund der derzeitigen Kontaminationen zurückgestellt werden.

Der südöstliche Teil des B-Plans weist wegen der Lage von organischen Schichten (i.d.R. Torf über Mudde) zwischen zwei wasserführenden Schichten einen gespannten Grundwasserleiter auf. Dies hat u.a. zur Folge, dass Grundwasserabsenkungen, z.B. durch Baumaßnahmen, erhebliche größere Reichweiten und Auswirkungen haben, als bei ungespannten Grundwasserverhältnissen. Den organischen Schichten kommt eine Rückhaltefunktion von Schadstoffen gegenüber dem Hauptgrundwasserleiter zu. Beim LHKW-Schaden in der Heidestr. 14 wurden zwar sehr hohe Schadstoffmengen in den organischen Schichten gespeichert und haben damit zu einer Verringerung der Ausbreitung des Schadens geführt. Die Schichten konnten aber nicht verhindern, dass die Kontaminationen in den Hauptgrundwasserleiter gelangt sind. Grundsätzlich wird durch die organogenen Schichten die Metabolitenbildung zu Vinylchlorid gefördert. Dadurch erhöht sich das Gefährdungspotential des Schadens und macht einen wesentlich höheren technischen Aufwand zur Sanierung des Schadens erforderlich.

Im Bereich der BBK-Flächen Nr. 17256 und 17257 wird es auch in Zukunft Restriktionen für das Bauen im Grundwasser geben. Es ist mit einem Verbot oder einer Einschränkung von Förderbrunnen jeglicher Art, wie z.B. Bewässerungsbrunnen, Feuerlöschbrunnen, Grundwasserzirkulationsbrunnen für die Geothermie auszugehen. Baumaßnahmen im näheren Umfeld der beiden großen Sanierungsmaßnahmen müssen mit umfangreichen Auflagen und den Betrieb einer Grundwasserreinigungsanlage rechnen, die jedoch deutlich kleiner konzipiert werden können als die für die beiden Sanierungsmaßnahmen.

*Abwägung:* Der aktuelle Sachstand der Sanierung wird in die Begründung übernommen. Die möglichen Restriktionen für das Bauen im Grundwasser sowie Einschränkungen der Grundwassernutzungen werden im Umweltbericht beschrieben. Grundsätzliche Einschränkungen für die Umsetzung der durch den Bebauungsplan zugelassenen Nutzung sind jedoch nicht zu erwarten.

*Stellungnahme:* Die auf Seite 176 in der Abwägung getroffene Feststellung, dass die Sanierung inzwischen auf den drei benannten Flächen abgeschlossen sei, entspreche nicht dem Sachverhalt (s.o.). Außerdem werden auf drei Sanierungsflächen Monitoringmaßnahmen durchgeführt (Aufnahme unter II. 3.2 in der Begründung). Die Monitoringmessstellen dürfen durch Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden und sind Bestandteile rechtsverbindlicher Sanierungspläne. Sollen diese umgebaut oder ggf. verlegt werden, muss die vorher Zustimmung der Bodenschutzbehörde erfolgen

*Abwägung:* Die Feststellung, dass die Sanierung abgeschlossen ist, wird vor dem Hintergrund der Stellungnahme modifiziert und differenziert.

Die durchgeführten Monitoringmaßnahmen werden im Umweltbericht beschrieben. Auf die Notwendigkeit des Erhalts der Messstellen wird hingewiesen.

#### Ergebnis der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Auswertung der im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §4 Abs.2 BauGB abgegebenen Stellungnahmen führte zu keinen Änderungen bei den Festsetzungen des Bebauungsplans oder in der Begründung, von denen Grundzüge der Planung berührt wären.

Der Bebauungsplanentwurf, d.h. die Planzeichnung einschließlich der textlichen Festsetzungen, wurde geringfügig (u.a. geänderte Zweckbestimmung des Stadtplatzes, Modifikationen der Schallschutzfestsetzungen und der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, ergänzende Maßfestsetzung im MI 6) überarbeitet und die Begründung unter Berücksichtigung der gegebenen Hinweise angepasst bzw. ergänzt.

#### **V. 15 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**

Der Entwurf des Bebauungsplans 1-62b vom 13. Januar 2015 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin am 23. Januar 2015, Seite 62, mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) und den relevanten Fachgutachten und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 3. Februar bis einschließlich 6. März 2015 im Dienstgebäude der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin - öffentlich ausgelegt. Auf die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde zusätzlich durch amtliche Anzeige am 29. Januar 2015 in drei Berliner Tageszeitungen („Berliner Morgenpost“, „Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“) hingewiesen. Die Bekanntmachung enthielt auch Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind. Zusätzlich wurden Plan und Materialien während des Offenlagezeitraums auch auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bereitgestellt. Die entsprechenden Seiten wurden rund 5.000mal aufgerufen. Ergänzend zu schriftlichen Stellungnahmen wurde die Möglichkeit angeboten, sich direkt per E-Mail zu äußern. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind über die öffentliche Auslegung unterrichtet worden (siehe auch V.16).

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen insgesamt neun (schriftliche) Stellungnahmen zum Bebauungsplanentwurf ein, eine weitere im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB abgegebene Stellungnahme wird inhaltlich der Öffentlichkeitsbeteiligung zugeordnet. Die Stellungnahmen finden - thematisch zusammengefasst - nach Abwägung aller Belange wie folgt Berücksichtigung:

##### Art der baulichen Nutzung

*Stellungnahme:* Man hoffe, dass auf der westlichen Seite der Heidestraße, ein reiner bis hoher Wohnanteil in den zu errichtenden Gebäuden entsteht und nur in den Hochhäusern, die unmittelbar am Bahndamm platziert sind, Büros oder andere Nutzungen entstehen.

*Abwägung:* Der erwünschte hohe Wohnanteil westlich der Heidestraße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans. Die Bauflächen westlich der Heidestraße werden im Bebauungsplan 1-62a beplant.

*Stellungnahme:* Man hoffe, dass im neu entstehenden Quartier, auch Flächen für z.B. ein Kino, bzw. eine kleine Shopping Mall (z.B. Kaufland oder ähnliches und vielleicht einige Modegeschäfte) vorgesehen seien. Dies wäre grade in den Sockeln von höheren Hochhäusern möglich.

*Abwägung:* Die künftige Gebietsversorgung wird durch die Festsetzung eines Nahversorgungszentrums im Bebauungsplan 1-62a gesichert. Dort sind ausreichende Flächen auch zur Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben der Nahversorgung eingeplant (bis zu 4.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche). Die Errichtung einer weiteren Shopping Mall - mit über die Nahversorgung hinausgehenden Verkaufssortimenten - ist im Umfeld des

Hauptbahnhofs (dort insgesamt mehr als 10.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) dagegen nicht standortverträglich und unter Berücksichtigung des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und des bezirklichen Zentrenkonzepts auch stadtentwicklungspolitisch nicht zu befürworten. Um eine zentrenverträgliche Steuerung des Einzelhandels zu gewährleisten und negative stadtstrukturelle Auswirkungen zu vermeiden, wird die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in den Bebauungsplänen der Europacity deshalb beschränkt. Die etwaige Ansiedlung eines Kinos ist im Rahmen der Bebauungsplanfestsetzungen zulassungsfähig.

*Stellungnahme:* Man fordere den Bezirk auf, in der Europa-City die Schaffung von "bezahlbaren" Wohnungen für Geringverdiener und Hartz IV-Empfänger zu priorisieren. Ein Anteil von 40-50 preisgebundenen Wohnungen an rund 2.800 neu zu erstellenden Apartments sei lächerlich gering und eine riesige Chance werde vertan. Es zeige sich leider wieder einmal, wie ohnmächtig die Regierung und die Bezirkspolitiker gegenüber den Großinvestoren seien resp. wie gering ihr Interesse an sozialem Ausgleich sei resp. wie sie jegliche Mühen scheuten, hier umzusteuern. Der Bezirksbürgermeister freue sich, dass "sein" Bezirk in 2014 die meisten Baugenehmigungen erteilt hat, aber was nütze das denen, die von Verdrängung bedroht sind? Statt bezahlbare Wohnungen in der Euro-City zu errichten, würden sowieso schon dicht bebaute bestehende Wohnquartiere in Mitte weiter verdichtet und sogar die Jugendverkehrsschule in der Bremer Str. solle geschlossen werden. Bildungsressourcen würden vernichtet, und die Lobbyisten der Wohnungswirtschaft würden sich mal wieder die Hände reiben. Der Anteil an Wohnungen mit sozialverträglichen Mieten in der Euro-City solle deshalb erhöht werden.

*Stellungnahme:* Der Masterplan Heidestraße sehe eine Mischung von Arbeiten und Wohnen, von Einkaufen, Kultur und Freizeit mit Gebäude- und Nutzungstypen für unterschiedliche Zielgruppen und Nutzerbedürfnisse vor. Im Gegensatz dazu würden in den städtebaulichen Verträgen für das Gebiet des Bebauungsplans keinerlei Regelungen zur sozialen Mischung vereinbart. Daher sei besonders zu kritisieren, dass auch im Bebauungsplan keine Flächen für sozialen Wohnraum ausgewiesen werden. Es werde gefordert, dass nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB Flächen ausgewiesen werden, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten, errichtet werden dürfen. Ebenso wenig würde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, nach § 9 Abs. 1 Nr. 8 BauGB, Flächen für Wohngebäude auszuweisen, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf wie StudentInnen oder SeniorInnen bestimmt seien.

*Stellungnahme:* Die um sich greifende Überteuerung des Wohnraumes und der Rückgang sozialen Wohnungsbaus zerstöre derzeit das Lebensumfeld aller Moabiter. Gleichzeitig steige der Bedarf an bezahlbaren SeniorInnenwohnungen. Sozialwohnungen für Familien mit mehr als einem Kind und rentenfinanzierbare SeniorInnenwohnungen sollten den Schwerpunkt der Bebauung ausmachen. Ein echtes urbanes Quartier, in dem echte Berliner Menschen leben und sich das auch leisten können, als Ausgleich zu den Gentrifizierungskiezen z.B. im Tiergarten oder dem Westfälischen Viertel könne den Charakter des Bezirks lebendig erhalten und Menschen in ihrer Stadt leben lassen, anstatt sie aus ihren Kiezen zu verdrängen.

*Abwägung:* Eine soziale Wohnraumförderung kann mit Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB im Bebauungsplan nicht eingefordert bzw. planungsrechtlich gesichert werden. Die Festsetzung zielt nur auf die gebäudeseitigen Voraussetzungen einer Förderung ab, eine tatsächliche Inanspruchnahme von Fördermitteln und eine daraus resultierende Mietpreisbindung kann durch den Bebauungsplan dagegen nicht vorgeschrieben werden.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass mietpreisgebundene Wohnungen nach dem „Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ nur für Vorhaben eingefordert werden können, die nach August 2014 erstmalig öffentlich ausgelegt haben. Da zum Bebauungsplan 1-62b bereits im Juni/Juli 2012 eine öffentliche Auslegung stattfand, kommt das Modell der kooperativen Baulandentwicklung im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung.

Ein objektiv bestehender spezifischer Wohnbedarf von Personengruppen, der bevorzugt in der Europacity gedeckt werden könnte, wird nicht gesehen. Den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen wird im Rahmen der Planungsumsetzung

grundsätzlich durch variierende Wohnungsgrößen und Eigentumsformen Rechnung getragen. Die Regelungen des § 51 der Berliner Bauordnung zum barrierefreien Bauen stellen dabei auch die Berücksichtigung der besonderen Wohnbedürfnisse von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen sicher.

*Stellungnahme:* Die soziale Mischung sei darüber hinaus auch dadurch gefährdet, dass für Familien das Wohngebiet nur bedingt attraktiv sein werde: Denn die benötigten Grundschulplätze sollen nicht im Planungsgebiet, sondern am vorhandenen Standort in Moabit geschaffen werden. Problematisch seien hierbei vor allem die langen Schulwege von 1,3 bis 2,3 km über stark befahrene Straßen, die auch dem Schulwegurteil des Berliner Verwaltungsgerichts aus 2011 widersprechen. Kinder bräuchten sichere Schulwege, um auch alleine zur Schule gehen zu können.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass das Gebiet aufgrund mangelnder sozialer Infrastruktur für Familien nur bedingt attraktiv sei, wird nicht geteilt. Beispielsweise wird südlich des zentralen Platzes bereits zu Beginn der Gebietsentwicklung eines Kindertagesstätte bereitgestellt (planungsrechtliche Sicherung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE) – eine weitere Kita ist zu gegebener Zeit im nördlichen Plangebiet vorgesehen.

Zur Deckung des entstehenden Bedarfs an Grundschulplätzen ist anstelle der bisher diskutierten Qualifizierungs- und Ausbaumaßnahmen eines vorhandenen Standortes nunmehr die Errichtung eines neuen Schulstandortes an der Chausseestraße/Ecke Boyenstraße vorgesehen. Dieser ist vom Plangebiet aus über die Kieler Brücke und die neu geplante Brücke am Stadtplatz gefahrlos über wenig befahrene Straßen innerhalb eines Radius von unter 1 km erreichbar.

*Stellungnahme:* Die Integration kultureller Nutzungen sei unbefriedigend im Bebauungsplan dargestellt, da sie sich auf die Ausweisung des Sondergebiets am Hamburger Bahnhof beschränke. Damit sei kein neues Gebiet für kulturelle Zwecke, insbesondere für die dringend benötigten Ateliers, gesichert. Es sei daher sinnvoll, die nördlich angrenzenden Flächen in das Sondergebiet Kunst und Kultur einzubeziehen.

*Abwägung:* Anlagen für kulturelle Zwecke sind in den festgesetzten Misch- und Kerngebieten im Umfeld des Hamburger Bahnhofs allgemein zulässig, die mittelfristige Unterbringung der Flick-Sammlung in der Rieck-Halle ist vertraglich gesichert.

Die Entwicklung eines „Kunst-Campus“ durch weitere Ansiedlungen aus den Bereichen Kunst und Kultur wird grundsätzlich angestrebt. Eine städtebauliche Begründung für die Verpflichtung zur Ansiedlung von Betrieben aus den Bereichen Kunst und Kultur ist jedoch nicht ersichtlich und erscheint darüber hinaus auch nicht verhältnismäßig, da es sich um Privatgrundstücke handelt.

#### Maß der baulichen Nutzung, Gebäudehöhen, Abstandsflächen

*Stellungnahme:* Die mögliche Gebäudehöhe des Hochhauses von 42 Meter im Mischgebiet MI 5.1. verschatte die östlich angrenzende Bebauung beträchtlich und erschwere eine ausreichende Besonnung der angrenzenden Wohnungen erheblich. Deshalb solle die Höhe des Hochhauses auf die Berliner Traufhöhe von 22 Meter, ergänzt durch ein zurückversetztes Staffelgeschoss, reduziert werden. Durch eine geringere Höhe könne auch die Aufenthaltsqualität am angrenzenden Stadtplatz erhöht werden. Warum ein 11-Geschosser erforderlich ist, um den Stadtplatz zu begrenzen, leuchte nicht ein.

*Abwägung:* Bei dem planungsrechtlich ermöglichten Hochhaus am zentralen Platz (Fußgängerbereich/Stadtplatz) handelt es sich um das Ergebnis eines 2012 für das Quartier südlich des geplanten Platzes durchgeführten Wettbewerbsverfahren. Ein höheres Gebäude an dieser Stelle soll den Platz als künftigen Gebietsmittelpunkt städtebaulich akzentuieren und berücksichtigt eine der stadträumlichen Lage im Zentrum der Metropole angemessene Bebauung mit einer differenzierten, die Berliner Traufhöhe punktuell auch deutlich überschreitenden Höhenentwicklung, die derzeit im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs in Umsetzung begriffen ist.

Die Höhe des Gebäudes bleibt weitgehend ohne Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität des Platzes. Eine geringfügige zusätzliche Verschattung der Platzfläche beschränkt sich auf den straßennahen Bereich in den Vormittagsstunden des Winterhalbjahres.

*Stellungnahme:* Auch Teile der Uferpromenade würden aufgrund der bis auf sechs Meter heranreichenden Bebauung verschattet. Daher solle in diesen Bereichen die Bebauung weiter zurückversetzt werden, um eine gute Aufenthaltsqualität im Uferbereich zu erhalten. Es wird darum gebeten, den Bebauungsplan in den genannten Punkten anzupassen, um die Grundlagen für ein lebendiges und gemischtes Quartier zu schaffen.

*Abwägung:* Die Breite des Uferwegs beträgt fast durchgängig 10 m und weitet sich in regelmäßigen Abständen zu Grün- und Platzflächen auf; ergänzend kommen die überwiegend außerhalb des Bebauungsplan-Geltungsbereichs gelegenen Böschungflächen des Kanals hinzu. An einer Engstelle (Eckbereich zum Döberitzer Grünzug) wird diese Breite durch gestalterische und nutzungsstrukturelle Einbeziehung der privaten Vorgartenflächen erreicht. Weil die Bebauung gegenüber dem Uferweg mit wenigen Ausnahmen um 6 m zurückversetzt angeordnet ist, beträgt der Abstand zum Kanalufer meist rund 20 m, wodurch eine gute Aufenthaltsqualität bei nur geringer Verschattung erreicht werden kann.

### Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen

*Stellungnahme:* Es sei unzulässig, Grünflächen außerhalb des Planungsgebietes heranzuziehen, um den Mangel an Grünflächen zu kompensieren. Dann könne man ja gleich komplett auf einen Grünflächennachweis verzichten und auf die nahegelegenen Parks und Grünanlagen verweisen. Ein einziger Park für mehrere Wohngebiete.

Bei der Berechnung der geplanten Grünflächen werde hier offensichtlich geschummelt.

*Stellungnahme:* Die Wohngebiete Moabits seien schon heute mit Grünflächen unterversorgt. Für das neue Quartier könne der Bedarf an wohnortnahen Grünflächen nur nachgewiesen werden, weil zwei Parks außerhalb des Plangebiets rechnerisch mit einbezogen wurden. Der Fritz-Schloß-Park und der Volkspark Humboldthain seien jedoch nur ungünstig erreichbar. So sei schon heute klar, dass durch die Unterversorgung mit Grünanlagen eine Übernutzung der neu geplanten Grünflächen drohe. Der Senat verpasse es hier, durch das neu geschaffene Quartier einen Beitrag zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität zu leisten. Man fordere daher, weitere Grünbereiche im Quartier zu benennen.

*Abwägung:* Der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen kann ausweislich der Begründung im Plangebiet selbst und auf unmittelbar angrenzenden Flächen abgedeckt werden. Am westlichen Ufer des Nordhafens steht mit der rund 6.000m<sup>2</sup> großen festgesetzten Parkanlage mit Kinderspielplatz und den sich nördlich anschließenden vorhandenen und geplanten rund 7.000 m<sup>2</sup> großen Grünflächen nach Fertigstellung insgesamt eine rund 13.000 m<sup>2</sup> große öffentliche Parkanlage zur Verfügung. Die Einbeziehung der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Grünflächen ist dabei gerechtfertigt, da sie lagebedingt dem Quartier Heidestraße Nutzungsfunktional zuzurechnen sind und zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens (1-62) auch Bestandteil des Geltungsbereichs waren.

Darüber hinaus bieten der rund 11.000 m<sup>2</sup> umfassende Uferweg, der rund 12.000 m<sup>2</sup> große zu begrünende Stadtplatz sowie weitere Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Aufenthalts- und Naherholungsqualitäten, die denen einer Grünfläche vergleichbar sind, so dass insgesamt östlich der Heidestraße mittelfristig rund 3,5 ha an öffentlich nutzbaren Freiflächen zur Verfügung stehen. Dem steht ein Bedarf von insgesamt 16.400 m<sup>2</sup> (12.600 m<sup>2</sup> = 1-62b, 3.800 = 1-92 VE und 1-93 VE) gegenüber.

Die Anforderungen an siedlungsnahen Grünflächen sind dagegen im Plangebiet vor allem aufgrund der geforderten Größe von mindestens 10 ha nicht mit dem angestrebten Planungsziel eines urbanen gemischt genutzten Stadtquartiers in Einklang zu bringen, so dass diesbezüglich auf die bestehenden Parkanlagen (Fritz-Schloß-Park und Volkspark Humboldthain) im Umfeld verwiesen wird.

*Stellungnahme:* Die geplante Parkanlage werde zudem neben dem Verkehrslärm auch durch das dort vorhandene Regenrückhaltebecken in seiner Erholungsfunktion eingeschränkt sein.

*Abwägung:* Langfristig wird weiterhin eine Verlagerung oder Überdeckung der Anlage angestrebt, um den Nutz- und Erlebniswert der der Gesamtfläche zu verbessern. Bisher konnte jedoch trotz intensiver Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG keine Konsenslösung erzielt werden, so dass kurzfristig weder eine Entlassung der Flächen aus der Planfeststellung noch eine Einbindung in den Kontext der Parkanlage absehbar ist.

*Stellungnahme:* Nicht nur auf öffentlichen Flächen, sondern auch auf privaten Wohnungsgrundstücken sollten ausreichend Grünflächen verfügbar sein. Der Richtwert von 11 m<sup>2</sup> werde selbst dann höchstens knapp erreicht, wenn die Dachbegrünungen miteinbezogen würden. Diese stünden jedoch den meisten AnwohnerInnen gar nicht als Erholungsfläche zur Verfügung.

*Abwägung:* Die privaten Grundstücksfreiflächen sind auch bei geringfügiger Unterschreitung des benannten Richtwertes im Landschaftsprogramm ausreichend dimensioniert, um die Anforderungen an qualitativ gestaltet Aufenthalts- und Spielbereiche zu erfüllen. Dies hat sich auch im Rahmen der bereits vorliegenden Projektplanung für die beiden aus dem Bebauungsplan 1-62b heraus gelösten Baublöcke südlich des Platzes mit vergleichbaren bzw. noch höheren Bebauungsdichten bestätigt.

*Stellungnahme:* Der Bebauungsplan stelle zwar Anforderungen an eine Dachbegrünung, es fehlten jedoch Vorgaben zu Fassadenbegrünungen, obwohl diese als Maßnahmen im StEP Klima aufgeführt seien.

*Abwägung:* Die Grünfestsetzungen wurden in Abwägung zwischen den Belangen des Umweltschutzes, städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekten sowie den privaten Belangen der Grundstückseigentümer bestimmt. Beim Festsetzungsumfang war zu berücksichtigen, dass die bebauungsplanbedingten Eingriffe im Hinblick auf die Flächenversiegelung, die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und damit auch die Fauna bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Weil gerade der Fassadengestaltung bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers eine große stadtgestalterische Bedeutung zukommt, wurde im Rahmen der Abwägung deshalb anderen Begrünungsfestsetzungen (z.B. Dachbegrünung) gegenüber einer zwingenden Fassadenbegrünung der Vorzug gegeben, zumal es sich bei den im StEP Klima benannten Maßnahmen um Vorschläge und nicht um verbindliche Vorgaben für die Bauleitplanung handelt.

#### Biotop- und Artenschutz, Versiegelung, Eingriffsbilanz

*Stellungnahme:* Das Areal, welches bebaut werden soll, sei eine der letzten Brachflächen Berlins und somit einzigartig für die Flora und Fauna. Es leiste einen wertvollen Beitrag zur Berliner Stadtnatur, in der ansonsten nur noch wenig Platz für seltene Arten vorhanden sei. Der Neubau von gleich zwei Brücken werde auch das gegenüberliegende Ufer nachhaltig schädigen. So sei damit zu rechnen, dass die Ruhe, die man dort noch finden könne, durch regen Durchgangsverkehr zerstört werde. Berlin brauche vor allem mehr Grün. Gerade der Bereich um den Hauptbahnhof sei wenig grün, es werde vor allem zubetoniert und mit kalter Architektur eine künstliche Atmosphäre erzeugt. Dies sei ein Armutszeugnis. Wo sollen noch Rückzugsorte sein, wenn alles mit Citycubes und Townhouses zu geklotzt werde? Die Bebauung müsse dringend weitestgehend verhindert werden. Es handele sich hier auch garantiert nicht um bezahlbaren Wohnraum, der in einem kleineren Rahmen sinnvoll für die Stadt wäre, sondern nur um Luxusbebauung.

Man bitte eindringlich darum, die wertvollen Brachflächen für Berlin zu erhalten und zu schützen. Es wäre z.B. auch denkbar, hier einen Naturlehrpfad für die Berliner Stadtkinder zu erschaffen, um etwas für die Bildung zu tun und gleichsam das einzigartige Biotop zu schützen.

*Abwägung:* Der Erhalt des Bebauungsplangebietes als Brachfläche ist aus planungs- und eigentumsrechtlichen Gründen nicht umsetzbar. Die Flächen im Plangebiet befinden sich in privatem Eigentum und seit ihrer Entlassung als planfestgestellte Bahnflächen besteht dort Baurecht gemäß § 34 BauGB. Bei einer Baugenehmigung auf der Grundlage von § 34



Abs. 1 BauGB für eine gewerbliche Bebauung wäre durch Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten ein Versiegelungsgrad von bis zu 90% erreichbar.

Im Bodenbelastungskataster (BBK) wird das Plangebiet (mit Ausnahme eines Grundstücks an der Invalidenstraße und Teilflächen am Kanalufer) als Altlasten- oder Altlastenverdachtsfläche geführt. Im Rahmen umfangreicher Boden- und Grundwasseruntersuchungen wurden an verschiedenen Stellen sanierungspflichtige Kontaminationen festgestellt. Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen erforderten 2013/2014 eine nahezu vollständige Beräumung der Flächen. Durch den damit einhergegangenen Verlust der vormals vorhandenen Flora und Fauna, besitzt das Plangebiet derzeit nur einen geringen Biotopwert.

Der geplante Neubau von zwei Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal dient der besseren Verknüpfung der Europacity mit den angrenzenden Stadtquartieren im Ortsteil Mitte. Dabei steht die fußläufige Verbindung im Vordergrund, nur die nördliche Brücke soll zusätzlich für den Radverkehr freigegeben werden; motorisierter Fahrverkehr ist nicht vorgesehen. Insofern ist die Aussage, dass die Ruhe des gegenüberliegenden Ufers künftig „durch regen Durchgangsverkehr gestört wird“ nicht nachvollziehbar.

*Stellungnahme:* Die Auswirkungen der dichten Bebauung und maximalen Versiegelung auf die Schutzgüter Flora, Fauna, Boden, Klima und Landschaftsbild seien erheblich und müssten unbedingt ausgeglichen werden. Dass aufgrund bestehenden Planungsrechts der Bebauungsplan keinen ausgleichspflichtigen Eingriff in Natur und Landschaft bewirke, könne so nicht akzeptiert werden. Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Baudichte übersteige das nach Planungsrecht zulässige Maß um das 2- bis 3-fache. Insbesondere die Schutzgüter Klima und Landschaftsbild würden so in weit höherem Umfang beeinträchtigt als nach bestehendem Planungsrecht möglich wäre.

Es hätte für den gesamten Bebauungsplan eine Bilanzierung der Eingriffe nach dem Berliner Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen erfolgen müssen, um abschätzen zu können, wie stark die Eingriffe über das jetzt schon zulässige Maß hinausgehen und um als Folge die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzulegen zu können.

Eine Überschreitung der in §17 Abs.1 festgelegten Obergrenzen der Nutzungsmaße sei nach §17 Abs.2 BauNVO nur dann zulässig, wenn u.a. nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden würden. Die als Begründung für die Abweichung aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen (Begrünung der Baugrundstücke, Baumpflanzungen, Beschränkungen oberirdischer Stellplätze, Dachbegrünung, Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe; sowie der Grundsatz, in allen Baugebieten mindestens 20% unversiegelte Flächen mit natürlichem Bodenanschluss zu sichern), die der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des hohen Nutzungsmaßes auf die Umwelt dienen sollen, würden nicht quantifiziert. Aufgrund der hohen baulichen Dichte seien diese Maßnahmen aus Sicht der Stellung nehmenden als Ausgleich nicht ausreichend, um die negativen Auswirkungen zu kompensieren und die Überschreitung der Obergrenzen um das 2- bis 3-fache zu rechtfertigen.

*Abwägung:* Bebauungsplanbedingte Eingriffe im Hinblick auf die Flächenversiegelung, die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und damit auch die Fauna waren bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig und sind deshalb gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB nicht ausgleichspflichtig. Anders als in der Stellungnahme dargestellt, überschreitet das geplante Nutzungsmaß das bisher zulässige Maß nur im Hinblick auf die zulässigen Höhe und die Geschossflächenzahl. Die zulässige Grundflächenzahl bzw. Flächenversiegelung, die als Ermittlungsgrundlage für die Bodenversiegelung und damit die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere dient, erhöht sich durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gegenüber der bisher zulässigen Flächenversiegelung hingegen nicht. Durch den Bebauungsplan 1-62b entstehen ausgleichspflichtige Eingriffe in das Schutzgut Klima. Als geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich von Eingriffen in das Lokalklima werden Vegetationsflächen erhalten oder geschaffen, die abkühlend und Staub bindend wirken sowie die Verdunstung erhöhen. Es werden Freiräumen mit Ost-West Orientierung geschaffen und eine Anbindung des Plangebietes an die Wasserflächen des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals und des Nordhafens hergestellt.

Eingriffe in das Landschafts- bzw. Ortsbild entstehen nicht. Das Orts- und Landschaftsbild des Plangebiets war bis zu seiner Beräumung durch aufgegebene Lagerhallen, Erschließungs- und Gleisanlagen und eingelagerte Ruderalfluren negativ geprägt (Gewerbebrache). Insofern führt die Umsetzung der Planung nicht zu einer Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes, sondern zu einer Verbesserung. Entscheidend ist dabei die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Uferbereiche des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals. Es wird ein durchgehender Freiraum entlang des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals geschaffen, der sich in regelmäßigen Abständen zu Grün- und Platzflächen aufweitet (zentraler Platz, Döberitzer Grünzug, Parkanlage am Nordhafen) und öffentliche Aufenthaltsbereiche schafft, die im Gegensatz zum derzeitigen Zustand qualitätvolle, vielseitig nutzbare urbane Räume darstellen. Die geplanten Gebäudehöhen orientieren sich grundsätzlich an der in Berlin üblichen Traufhöhe und der Gebäudehöhe der Umgebung. Darüber hinaus werden zugunsten des Orts- und Landschaftsbildes wichtige Sichtachsen erhalten und die Durchlässigkeit des Stadtquartiers gewährleistet, die Baugrundstücke begrünt und Nebenanlagen sowie oberirdische Garagen und Stellplätze weitgehend auf die überbaubaren Grundstücksflächen beschränkt.

Wie in der Stellungnahme dargelegt, bedarf es weiterhin aufgrund der Nutzungsmaßüberschreitungen ausgleichender Maßnahmen im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO. Die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen der Nutzungsmaße werden ausführlich in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegt und der Nachweis geführt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Als ausgleichende Maßnahmen werden Festsetzungen zur Dachbegrünung, zu Baumpflanzungen und zur Begrünung der Baugrundstücke sowie zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen getroffen. Damit wird die Entstehung neuer Lebensräume für diverse zumindest ubiquitäre Arten unterstützt. Demgegenüber wäre bei Nicht-Durchführung der vorliegenden Planung durch Baugenehmigungen nach § 34 BauGB eine höhere, nahezu vollständige Versiegelung ggf. ohne jegliche Vegetation mit entsprechend geringen Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt bei einer vollständigen Realisierung der durch den Bebauungsplan ermöglichten Vorhaben können im Vergleich zur voraussichtlichen Entwicklung des Umweltzustandes bei Verzicht auf diese Planungen (Baugenehmigung nach § 34 BauGB) somit vermieden werden.

*Stellungnahme:* Der aktuelle Versiegelungsgrad werde mit 70% angegeben und solle sich auf 76,3 % erhöhen. Die angegebenen Ist-Zahlen seien sehr pauschal und könnten leider nicht nachvollzogen werden. Eine gründliche Kartierung der Bodenversiegelung (Ausgangszustand - Bodenversiegelung nach bestehendem Baurecht zulässig - Versiegelung nach Durchführung der Planung) werde nicht vorgelegt und die hohe Versiegelungsrate im Ist-Zustand werde bezweifelt. Die Berechnungen im floristischen Gutachten würden zeigen, dass selbst auf den Verkehrsflächen sehr unterschiedlich starke Versiegelungsgrade vorliegen und sie daher nicht pauschal den versiegelten Flächen zugeordnet werden können.

Die Biotoptypenkartierung zeige, dass nur 28 % der Fläche im Gesamtgebiet bebaut seien und 37 % von Verkehrsflächen eingenommen würden. Von den Verkehrsflächen wiederum seien jedoch nur 38,96 % vollversiegelt, der Rest sei teil- oder unversiegelt. "Die bebauten Flächen als vollversiegelt vorausgesetzt und die Betrachtung der Versiegelungsaufteilung der Verkehrsflächen ergibt, dass das Quartier Heidestraße zu 38,96% vollversiegelt, zu 23,68% teilversiegelt und zu 37,36% unversiegelt ist." (aus Gutachten zur Biotoptypen-Kartierung und Baum-Kartierung, S. 17). Auch wenn es sich hier um Angaben zum Gesamtgebiet Heidestraße handele, würden diese Zahlen doch zeigen, dass die Versiegelung differenzierter zu betrachten sei. Fazit: Die Angabe zur Vollversiegelungsrate von 70% im Ist-Zustand sei vermutlich zu hoch angesetzt. Die Neuversiegelungsrate müsse daher als weit höher angenommen werden. Eine entsprechende Berechnung solle nachvollziehbar nachgereicht werden.

*Abwägung:* Die Kritik hinsichtlich der Ermittlung der Bestandsversiegelung wird zur Kenntnis genommen. Die Diskrepanz zwischen den Angaben zum Versiegelungsgrad in der

Begründung (Umweltbericht) und den Angaben im floristischen Gutachten resultiert aus der unterschiedlich differenzierten Betrachtung der umfangreichen Verkehrsflächen im Plangebiet. Gepflasterte Flächen wurden im Gutachten – unabhängig von der Verlegeart und ihrem Unterbau - grundsätzlich als teilversiegelt eingestuft, während die Umweltbewertung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens diese Unterscheidung bisher nicht trifft. Die Begründung wird in diesem Punkt redaktionell angepasst und die Versiegelungsbilanz künftig differenzierter dargestellt. Eine genaue Berechnung des effektiven Versiegelungsgrades unter Berücksichtigung von teilversiegelten Flächen ist auf Grund des seit der Erstellung des Gutachtens mehrfach veränderten Geltungsbereichs jedoch nicht möglich. Insofern wird eine überschlägige Abschätzung vorgenommen, bei der teilversiegelte Flächen pauschal mit einem Versiegelungsgrad von 50 % in Ansatz gebracht werden. Eine differenzierte Gegenüberstellung der Bodenversiegelung im Ausgangszustand, auf Grundlage des geltenden Planungsrechts und auf Grundlage des Bebauungsplans ist nur eingeschränkt möglich, da der zu erwartende Versiegelungsgrad planungsrechtlich zulässiger Grundflächen hypothetisch unterstellt werden müsste. Die differenzierte Betrachtung des Versiegelungsgrades bleibt zudem ohne Auswirkungen auf die Berücksichtigung des Ausgleichs nach § 1a Abs. 3 BauGB, da nach § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die ggf. für das Schutzgut Boden vorliegenden Eingriffe auch ohne Bebauungsplan planungsrechtlich zulässig wären. Dies ist hier der Fall, da für den Geltungsbereich grundsätzlich Baurecht gemäß § 34 BauGB besteht. Von einem Erhalt als Brachfläche ist nicht auszugehen. Bei einer Baugenehmigung auf der Grundlage von § 34 Abs. 1 BauGB für eine gewerbliche Bebauung wäre durch Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten ein Versiegelungsgrad von bis zu 90% zulässig. Im Vergleich dazu kommt es mit den Bebauungsplanfestsetzungen nicht zu einer Erhöhung der Neuversiegelung

*Stellungnahme:* Der Verlust an ruderalen Flächen (auch die teilversiegelten) bewirke eine hohe Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion von Flora und Fauna, die durch Dachbegrünung und die Anlage eines Parks nicht ausgeglichen werden könnten. Die Ergebnisse der Biotoptypenkartierung und die Artenlisten von Flora und Fauna würden zeigen, dass das Plangebiet einen großen Artenreichtum aufweise, wozu die ausgedehnten Ruderalfluren im Wesentlichen beitragen würden. Durch die Planung würden diese Standorte komplett vernichtet, so dass im Geltungsbereich der hohe Artenreichtum mit mehreren Rote-Liste-Arten verloren gehe. Ein Ausgleich werde jedoch nicht geschaffen, es gäbe auch nicht die Bereitschaft, Teile der Ruderalstandorte zu erhalten und in die Planung einzubeziehen. Es sollte beispielsweise eine durchgehende Grünzugsplanung erfolgen, die die Mindestanforderungen an eine ökologische Wirksamkeit auch als Biotopverbund (vor allen am Ufer entlang) erfüllt.

*Abwägung:* Der benannte Verlust der Ruderalfluren wäre auch ohne diesen Bebauungsplan zulässig und im Rahmen notwendiger Altlastensanierungen ohnehin erforderlich; geschützte Biotope sind dabei im Plangebiet, d.h. östlich der Heidestraße nicht betroffen. Die in der Stellungnahme genannte Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion von Flora und Fauna könnte grundsätzlich auch ohne diesen Plan erfolgen. Ein Ausgleich war daher nach § 1a Abs. 3 BauGB in der Abwägung nicht zu berücksichtigen.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans können diese Verluste zumindest teilweise durch Beschränkung der Versiegelung, die Anlage neuer Grünflächen, Baumpflanzungen, Dachbegrünungen usw. kompensiert werden. Eine teilweiser Erhalt der Ruderalstandorte sowie eine durchgehende Grünzugsplanung, die die Mindestanforderungen an eine ökologische Wirksamkeit auch als Biotopverbund erfüllt, kann vor dem Hintergrund der übergeordneten Planungsziele für den Geltungsbereich nicht berücksichtigt werden. Die grundsätzliche Entscheidung zur Flächennutzung erfolgte auf gesamtstädtischer Planungsebene im Rahmen der Flächennutzungs- und Stadtentwicklungsplanung sowie durch den Beschluss zum „Masterplan Heidestraße“.

*Stellungnahme:* Zum Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild fehle eine Einschätzung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die geplante Bebauung. Im Umweltbericht

werde pauschal behauptet: "Die angestrebte Durchlässigkeit der Bebauung in Ost-West-Richtung ermöglicht eine direkte Erreichbarkeit angrenzender Stadtquartiere und wird zum Erhalt wichtiger Sichtachsen beitragen. Vor allem die vorgesehene Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals wie auch der Stadtplatz führen zu einer deutlichen Verbesserung des Orts- und Landschaftsbilds." Dazu ist kritisch anzumerken, dass das Ufer durch die Bebauung stark beschattet werde (ab 13.00 Uhr mittags komplett Schatten) und die Bebauung bestehende Sichtachsen behindern werde. Auch wenn wenige Sichtachsen erhalten bleiben können, darf der negative Effekt doch nicht einfach ausgeklammert werden.

*Abwägung:* Der Bebauungsplan setzt sich mit den Auswirkungen der Planung auf das Ortsbild auseinander und benennt geplante Maßnahmen zur Vermeidung von diesbezüglichen Eingriffen. Die Einschätzung, dass die Einbindung des Plangebiets in ein neues qualitativ gestaltetes Stadtquartier mit unmittelbarem Bezug zum Wasser gegenüber dem bisherigen Zustand als unstrukturierte, unzugängliche Gewerbebrache zu einer Aufwertung des Orts- und Landschaftsbildes führt, wird in der Begründung (Umweltbereich) noch stärker herausgestellt. Eine zeitweise Verschattung des Uferbereichs und Einschränkungen der Sichtbarkeit von Flächen östlich des Kanalufers sind dabei von untergeordneter Bedeutung, zumal sich östlich vom Kanalufer keine so bedeutsamen Bauwerke befinden, dass die Freihaltung von Sichtachsen zwingend erforderlich wäre.

### Lärm- und Luftschadstoffbelastung

*Stellungnahme:* Weil die stark befahrene Heidestraße mitten durch das geplante Quartier führt, sei ein Großteil der geplanten Bebauung und auch der Freiflächen starkem Lärm ausgesetzt. Obwohl entlang der Heidestraße eine geschlossene Blockrandbebauung vorgesehen ist, dringe der Lärm weit in das Planungsgebiet hinein. Besonders problematisch sei dies an Orten, an denen die Bebauung unterbrochen werde, wie beispielsweise dem Stadtplatz oder der öffentlichen Parkanlage.

Auch der Park mit Kinderspielplatz liege direkt an der viel befahrenen Heidestraße. Durch Lärm- und Luftbelastung werde hier – trotz der geplanten Schallschutzwände – auf großen Teilen der Fläche die Erholung stark beeinträchtigt sein. Denn der für Parkanlagen geltende Orientierungswert für Verkehrslärm von 55 dB(A) könne hier nicht eingehalten werden. Die geplanten Lärmschutzwände seien auch aus städtebaulicher Sicht keine akzeptable Lösung. Zudem bestehe durch die direkte Lage an der stark befahrenen Straße auch eine Gefahr für die Sicherheit der spielenden Kinder. Deshalb sollten Park und Spielplatz an eine andere Stelle verlegt und durch eine Bebauung von der Straße abgeschirmt werden.

Auch der Stadtplatz werde nur eingeschränkt zum Sitzen und Flanieren einladen, da noch in einem Abstand von 35 m zur Heidestraße Lärmpegel von über 62 dB(A) zu erwarten seien. Nur an einem ca. 15 m breiten Streifen entlang des Kanalufers würden ruhige Aufenthaltsbereiche entstehen bei denen 55 dB(A) unterschritten werden können.

*Abwägung:* Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Verkehrslärm sind im bebauten Innenstadtbereich nicht gänzlich zu vermeiden, können aber mit den im Rahmen der Bebauungsplanung zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten minimiert werden. Dies ist im Bebauungsplan 1-62b auch im Sinne der Lärmaktionsplanung des Landes Berlin geschehen.

Vorrangiges Ziel der planerischen Lösung ist es, für die Wohngebäude entlang der Heidestraße eine ausreichende Wohn- und Schlafruhe in allen Aufenthaltsräumen zu gewährleisten und auch das Schlafen bei gekipptem Fenster zu ermöglichen. Zur Erreichung dieses Ziels wird die Entwicklung "lärmrobuster Stadtstrukturen" auch in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans als geeignete Lösungsstrategie angesehen. Durch Festsetzung einer geschlossenen, mindestens 19 m hohen Randbebauung entlang der Heidestraße, ergänzende Vorgaben zur Grundrissanordnung sowie zusätzlichen Auflagen für straßenzugewandte Außenwohnbereiche und Aufenthaltsräume wird eine städtebauliche Struktur angestrebt, die sich mit der hohen Belastungssituation an der schallzugewandten Seite auseinandersetzt und ruhige, schallabgeschirmte Bereiche schafft, die eine Schall-Kompensation für die nutzungseingeschränkten Fassaden an der Heidestraße bieten. Unterbrechungen der Blockrandbebauung durch einmündende Straßen, Platz- und Grünflächen entsprechen dabei der nutzungsstrukturell notwendigen und städtebaulich

erwünschten innenstadtypischen Baustruktur. Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen damit innerhalb der anspruchsvollen Rahmenbedingungen (Lage an einer lärmbelasteten Hauptverkehrsstraße) ein hohes Maß an Wohnqualität.

Den Bewohnern der künftigen Europacity stehen östlich der Heidestraße verschiedene Grün- und Freiflächen für die Kurzzeit- und Feierabenderholung zur Verfügung, die individuell im Hinblick auf das gewünschte Nutzungsangebot und die Ruhebedürftigkeit ausgewählt werden können. Diese Flächen befinden sich auch abseits der Heidestraße (z.B. der Uferweg und die östlichen Teilflächen der Parkanlage und des Platzes (Fußgängerbereich) und weisen geringere Lärmbelastungen auf.

Die kritisierte Lärmbelastung der öffentlichen Grünfläche am Nordhafen wird außerdem durch die Festsetzung von Lärmschutzwänden minimiert und durch die großflächige Absenkung des Lärmpegels auf unter 62 dB eine angemessene Aufenthaltsqualität gewährleistet. Nach geltender Rechtsauffassung ist bis zu diesem Schwellenwert eine angemessene Nutzung der Freiflächen gewährleistet, weil keine unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung zu erwarten sind. Die Höhe und Anordnung der Lärmschutzwände stellen einen in Hinblick auf die Stadtgestalt und die Aufenthalts- und Nutzungsqualität ausgewogenen Kompromissvorschlag dar und erhöhen auch die angesprochene Sicherheit der spielenden Kinder.

*Stellungnahme:* Eine klassische Blockrandbebauung zur Abschirmung vor Verkehrslärm sei keineswegs die optimale Lösung! Denn die Schwellenwerte für gesunde Wohnverhältnisse im Großteil des Quartiers könnten nur durch passiven Lärmschutz und bei geschlossenem Fenster erreicht werden. Dies schmälere die Wohn- und Schlafqualität erheblich. Auch die Aufenthaltsqualität im Quartier werde durch den Lärm erheblich gemindert. Ob sich unter diesen Voraussetzungen urbanes Leben im Quartier entfalten werde, bliebe fraglich. Daher seine innovative architektonische Lösungen gefordert, die das gesamte Quartier besser vom Verkehrslärm abschotten.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass ein ausreichender Immissionsschutz nur bei geschlossenem Fenster gewährleistet werden könne, wird nicht geteilt. Die Untersuchungsergebnisse des Schallschutzgutachtens zeigen, dass die Schwellenwerte für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse von tagsüber 60 dB(A) in nahezu allen Wohnungen im allgemeinen Wohngebiet eingehalten werden und damit tagsüber keine Einschränkungen hinsichtlich (teil-)geöffneter Fenster oder dem Aufenthalt auf Balkonen und Loggien bestehen. Im Mischgebiet, für das mit den Bebauungsplanfestsetzungen die Errichtung ausschließlich durchgesteckter Wohnungen eingefordert wird, sind diese Voraussetzungen (uneingeschränkt möglicher Aufenthalt auf Balkonen und Loggien, Fensteröffnung im Tagzeitraum) an der lärmabgewandten Seite bei mindestens der Hälfte aller Aufenthaltsräume gegeben. Für Eckwohnungen, die baulich bedingt nicht über lärmabgewandte Außenwände verfügen, wird eine Fensteröffnung über vorgelagerte, eingehauste Außenwohnbereiche ermöglicht. Entlang der Heidestraße wird darüber hinaus durch die Festsetzung als Mischgebiet neben Wohnungen auch ein gleichrangiger Anteil an Nicht-Wohnnutzungen eingefordert.

*Stellungnahme:* In der Heidestraße würden sowohl tags als auch stellenweise nachts die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten. Aktiver Lärmschutz solle grundsätzlich passivem Lärmschutz vorgezogen werden, daher fordere man, auf der Heidestraße einen lärmindernden Asphalt zu verwenden, der eine Lärminderung von bis zu 2 dB(A) erzielen könne. Es sei unverständlich, dass die Senatsverwaltung sich bislang gegen die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags entschieden habe.

*Abwägung:* Weil der Neubau der Heidestraße im gesonderten Bebauungsplanverfahren 1-63 planungsrechtlich vorbereitet wurde, kann das benannte Lärminderungspotenzial einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans sein.

Die Empfehlung des Bebauungsplans 1-63 in der Heidestraße eine lärmindernde Fahrbahndecke einzubauen, wird bei den derzeitigen Straßenbaumaßnahmen nicht berücksichtigt, weil u.a. im Hinblick auf den abzuwickelnden Baustellenverkehr eine hohe

Belastbarkeit der Deckschicht erforderlich ist, die durch den jetzt ausgewählten Splittmastixasphalt besser gewährleistet werden kann.

*Stellungnahme:* Auch wenn es innerhalb des Bebauungsplans keine Regelungsmöglichkeit gibt, solle der Senat sich für eine Begrenzung auf Tempo 30 auf der Heidestraße einsetzen. Außerdem sollten die Ampelanlagen nachts grundsätzlich ausgeschaltet werden, um laute Anfahrtsgeräusche zu vermeiden. Für Fußgänger und insbesondere blinde Menschen könne eine Anforderung der Ampel auf Knopfdruck für Sicherheit sorgen. Die neue Bebauung werde zu gesteigertem Ziel- und Quellverkehr durch Bewohner, Angestellte und Besucher führen. Vor allem an der Heidestraße gegenüber der Einmündung Minna-Cauer-Straße wird selbst noch für das Jahr 2025 (für das insgesamt mit einer stark zurückgegangenen Belastung gerechnet wird) eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes an 41 statt der zulässigen 35 Tage im Jahr für Feinstaub erreicht werden. Hier seien daher dringend weitere verkehrsentlastende Maßnahmen notwendig.

*Abwägung:* Die benannte Abschaltung von Lichtsignalanlagen und die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) im Nachtzeitraum stellen grundsätzlich sinnvolle und mittlerweile vielfach im Innenstadtbereich erprobte verkehrliche Maßnahmen zur Minimierung der nächtlichen Lärmbelastung dar und sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft werden.

Die prognostizierte Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes für Feinstaub betrifft lediglich einen kurzen Straßenabschnitt im Süden des Plangebietes und wurde für einen Immissionspunkt im straßennahen Gehwegbereich in geringer Höhe ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass die Belastungssituation unmittelbar vor den Fassaden (im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b) entsprechend geringer ist und vor allem in den Obergeschossen (mit möglicher Wohnnutzung) die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden, da die Immissionskonzentrationen mit der Höhe immer abnehmen.

*Stellungnahme:* Um das Gebiet vom Individualverkehr zu entlasten und die Nutzung des ÖPNVs zu fördern, sollten im B-Plan auch Stellplätze für Carsharing bzw. Elektrocars und E-Bikes ausgewiesen und Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. All dies sei im Werkstattverfahren vorgeschlagen worden. Es sei darüber hinaus wünschenswert, das Gebiet abseits der Heidestraße weitgehend autofrei zu gestalten, um damit zumindest innerhalb des Quartiers einen gewissen Ausgleich zur starken Lärmbelastung durch die Heidestraße zu schaffen.

*Abwägung:* Die Vorschläge zu einer Entlastung des Gebietes vom Individualverkehr werden für die nachfolgende Planungsumsetzung zur Kenntnis genommen, sie sind jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

#### Weitere Umweltbelange

*Stellungnahme:* Laut Masterplan solle der Standort Heidestraße nachhaltig und klimagerecht entwickelt werden. Erwähnt würden dabei sowohl Maßnahmen zur Nutzung regenerativer Energien in großem Umfang als auch Maßnahmen zum Schutz der natürlichen Ressourcen wie Regenwassernutzung und -versickerung. Im Werkstattprozess sei sogar der Passivhausstandard für die Wohngebäude angestrebt und die Energierückgewinnung aus Abwasser vorgeschlagen worden. Daher werde gefordert, im Bebauungsplan die bestehenden Möglichkeiten zur Festsetzung der Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien nach §9 Abs. 1 Nr. 23 zu nutzen.

*Abwägung:* Im Rahmen der Standortentwicklung wurden von der Grundstückseigentümerin/Vorhabenträgerin Untersuchungen zu einer nachhaltigen und klimagerechten Energie- und Wärmeversorgung der künftigen Bebauung durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen entschied man sich für einen Anschluss an das Fernwärmenetz. Dafür wird derzeit eine im Süden des Plangebietes bestehende Fernwärmetrasse über die Heidestraße bis zur Perleberger Straße im Norden verlängert.

*Stellungnahme:* Außerdem sollten für die Regenwassernutzung und -versickerung (§9 Abs.1 Nr. 14, 20 BauGB) ambitionierte Vorgaben festgeschrieben werden. Bisher sei die einzige

Vorgabe die Einleitung des nicht versickerten Niederschlagswassers in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal. Ein überzeugendes Versickerungskonzept fehle somit. Für das im Werkstattprozess vorgeschlagene zentrale Regenwassersystem zur Versorgung der öffentlichen Freifläche würden keine Flächen vorgesehen. Es werde gefordert, dies nachzuholen.

Die Versickerungsmöglichkeiten würden auch dadurch eingeschränkt, dass der Versiegelungsgrad von 70% auf 76% erhöht werde. Deshalb solle der Bau von Tiefgaragen stärker auf die ohnehin überbauten Bereiche begrenzt werden, da auch begrünte Tiefgaragen die Wirksamkeit der Grünflächen in ihrer bodenbiologischen, vegetativen und klimatischen Funktion einschränken würden.

*Abwägung:* Eine Versickerung des auf den Baugrundstücken anfallenden, unbelasteten Niederschlagswassers ist aufgrund der bestehenden Bodenbelastungen (trotz der geplanten und bereits durchgeführten Sanierungsmaßnahmen) nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde generell nicht möglich. Insofern wird die Einleitung der anfallenden Niederschlagswässer in den nahegelegenen Schifffahrtskanal als ökologisch sinnvollste Alternative angesehen, weil damit eine Ableitung in die Mischwasserkanalisation und deren Überlastung nach Starkregenfällen verhindert werden kann.

### Verkehrliche Belange

*Stellungnahme:* Bereits 2009 beim Beschluss des Masterplans und der Änderung des Flächennutzungsplans sei der grundlegende planerische Fehler begangen worden, die Heidestraße nicht direkt an die Bahnanlagen im Westen zu verlegen sondern mitten im Gebiet zu belassen.

*Abwägung:* Die Trassenführung der Bundesstraße B 96 ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Sie wurde im Rahmen der Masterplanung, einer Änderung des Flächennutzungsplans sowie des Bebauungsplanverfahrens 1-63 unter Würdigung verschiedener Kriterien und in Abwägung mit Vor- und Nachteilen anderer Varianten entschieden. Die durch den Flächennutzungsplan vorgegebenen und im Masterplan Heidestraße konkretisierten gesamtstädtischen Planungsziele sind bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen.

*Stellungnahme:* Man hoffe sehr, dass der S-Bahnhof zwischen der Europacity und dem neuen Quartier an der Lehrter Straße, schon während der Baumaßnahmen der S21 Strecke angelegt werde, um die neu zu erschließenden Quartiere optimal an das S-Bahnnetz anzuschließen. Zudem solle der S-Bahnhof so platziert werden, dass er über die Verbindungsbrücke zwischen der Europacity und dem neu geplanten "Quartier Lehrter Straße" zu erreichen sei.

*Abwägung:* Die Errichtung eines Bahnhofs südlich der Perleberger Brücke ist erst längerfristig in Abhängigkeit der Gebietsentwicklung in der Europacity geplant und wird deshalb im Zuge der derzeit stattfindenden Baumaßnahmen zur S-Bahnstrecke S 21 noch nicht umgesetzt. Bei sofortiger Errichtung/Inbetriebnahme des Bahnhofs zusammen mit der Fertigstellung der S-Bahnstrecke (voraussichtlich 2019) würden die Kosten – auch für den Betrieb und die Unterhaltung – des Bahnhofs im Missverhältnis zum Fahrgastaufkommen stehen, da sich im Einzugsbereich des künftigen Bahnhofs derzeit nur wenige Nutzungen befinden und sich die Entwicklung der Europacity von Süd nach Nord absehbar noch über einen längeren Zeitraum erstreckt.

Für die Bauflächen im Plangebiet besteht mit dem Hauptbahnhof (U-Bahn, S-Bahn, Regional- und Fernverkehr), diversen Buslinien und der neu geschaffenen Straßenbahnverbindung in der Invalidenstraße eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Die entsprechenden Haltestellen sind für die Bewohner und Beschäftigten fußläufig erreichbar. Die gewünschte Erreichbarkeit des S-Bahnhofs von der geplanten Brücke über die Bahnanlagen wird im angrenzenden Bebauungsplan 1-62a über die Planstraße 1 gewährleistet.

*Stellungnahme:* Es wäre wünschenswert, wenn bei allen Planungen eine unterirdische Verlängerung des Tiergartentunnels, nach Norden berücksichtigt werden könnte, da sich

dadurch das Verkehrsaufkommen in der neu entstehenden City stark reduzieren ließe und diesen Stadtteil zu einen wirklich lebenswerten Ort in der Mitte Berlins machen könnte.

*Abwägung:* Die Trassenführung der Bundesstraße B 96 ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Sie wurde im Rahmen der Masterplanung, einer Änderung des Flächennutzungsplans sowie des Bebauungsplanverfahrens 1-63 unter Würdigung verschiedener Kriterien und in Abwägung mit Vor- und Nachteilen anderer Varianten entschieden. Zudem sind die durch den Flächennutzungsplan vorgegebenen und im Masterplan Heidestraße konkretisierten gesamtstädtischen Planungsziele bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen.

*Stellungnahme:* Bezeichnend für den gesamten Bebauungsplan sei die Ignoranz mit dem die Verkehrserschließung und der ruhende Verkehr in der Stadtplanung berücksichtigt werden.

Das geplante Wohnquartier werde verkehrstechnisch nicht bzw. völlig unzureichend erschlossen. Über die Hälfte der Gebäude liege nicht an einer öffentlich rechtlich gesicherten Straße. Die Geh- und Radwege würden nicht für den Anliegerverkehr durch entsprechende Aussagen im Bebauungsplan gesichert. Im Notfall müssten Polizei, Feuerwehr und Rettungskräfte ihren Einsatzort im Labyrinth finden, was wertvolle Zeit koste und Menschenleben gefährde.

Fahrzeuge wie Taxen, Rettungswagen, Liefer- und Paketdienste u.a. seien gezwungen in der Planstraße zu parken, weit weg vom Wohnort. Oder sie würden zwangsweise in der Heidestraße parken, wo sie dann ständig eine Fahrspur blockieren und somit den Verkehrsfluss einer der wichtigsten Durchgangsstraßen (Nord-Süd-Verbindung) in Berlin blockieren.

Ein weiterer gravierender Planungsfehler seien die sehr schmalen Planstraßen von nur 15 bzw. 19 m Breite, die eine größere Anordnung von Besucher- und Kundenparkplätzen nicht zu ließen. Dort sei jedoch mit einem erhöhten Stellplatzbedarf zu rechnen. Da kein öffentliches Parkhaus ausgewiesen werde, ergäbe sich automatisch ein erhöhter Parksuchverkehr, zumal die vorhandenen Stellplätze durch Bewohner zugeparkt würden, die sich die teuren Tiefgaragenstellplätze nicht leisten könnten.

*Abwägung:* Die Einschätzung einer fehlerhaften Planung bezüglich der Verkehrserschließung und des ruhenden Verkehrs wird nicht geteilt. Mit Ausnahme einzelner Gebäude im Süden des Plangebietes (Bereich „Kunst-Campus“), liegen alle Gebäude an einer künftig öffentlichen Verkehrsfläche, mit direkter Zugangsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Auch der Notfall- und Rettungsverkehr kann hierüber abgewickelt werden.

Für die Anfahrt mit dem Pkw werden Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, die über zentrale Zufahrten in den Planstraßen gut erreichbar sein werden und einen direkten (auch behindertengerechten) Zugang zur Wohnung ermöglichen. Zur Errichtung dieser Tiefgaragen stehen auf den Baugrundstücken ausreichende Grundstücksflächen zur Verfügung. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Pkw-Besatz der Bewohner in der Berliner Innenstadt generell deutlich geringer als in den Außenbezirken ist und die Europacity über eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr verfügt.

Die festgesetzten Straßenbreiten ermöglichen die Einordnung von Stellplätzen, die nach der aktuellen Ausführungsplanung auch vorgesehen ist. Zusätzliche Stellplätze im Straßenraum sollen in Abwägung mit stadtgestalterischen Aspekten und verkehrspolitischen Belangen jedoch nur zurückhaltend angeordnet werden. Damit wird dem erklärten stadtentwicklungspolitischen Ziel entsprochen, als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt diesen Bereich vom Pkw-Verkehr zu entlasten. Die Zielsetzung wird im Rahmen des 2011 vom Senat beschlossenen Stadtentwicklungsplans Verkehr in der Teilstrategie Innere Stadt verfolgt und ist auch insofern bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen.

Die Anordnung und Nutzung der künftigen Stellplatzflächen, mithin auch ihre Aufteilung in Bewohner-, Besucher- und Kundenparkplätze ist darüber hinaus nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen. Der in der Stellungnahme geforderte Stellplatznachweis erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und ist im Land Berlin nur für Fahrräder und Behindertenstellplätze für öffentlich zugängliche Gebäude erforderlich.



*Stellungnahme:* Weiterhin sei zu bemängeln, dass das südliche Planungsgebiet nur über Privatstraßen und Wege erschlossen werde. Außenstehende, die dies nicht wüssten, würden dann in den anliegenden Wohngebieten parken, was mit zukunftsweisender Stadtplanung nun wirklich nichts zu tun habe.

*Abwägung:* Das Erschließungskonzept im so genannten „Kunst-Campus“, d.h. im südlichen Plangebiet wird sich voraussichtlich nicht negativ auf die Stellplatzsituation in den nördlich angrenzenden Wohngebieten auswirken. Die Zufahrt zum Kunst-Campus erfolgt ausschließlich von der Invalidenstraße aus, eine Ausfahrtmöglichkeit nach Norden ist nicht vorgesehen. Ein Ausweichen von etwaigem Parksuchverkehr auf die Planstraßen 2.1 bis 2.3 wäre daher mit Umwegfahrten verbunden und ist somit unwahrscheinlich und nur in Ausnahmefällen denkbar.

### Sonstiges

*Stellungnahme:* Es wird angeregt, das rötliche Gebäude westseitig der Kieler Brücke am Nordhafenbecken (ehemals Sitz eines Speditionsunternehmens) zu erhalten.

*Abwägung:* Bei dem in der Stellungnahme benannten Gebäude handelt es sich vermutlich um den 1897-98 errichteten und 1915 nach Norden erweiterten ehemaligen Kornversuchsspeicher. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und wird in das Planungskonzept integriert. Die angrenzend geplanten Neubauten werden so angeordnet, dass das Denkmal in seiner stadtgestalterischen Wirkung und in seiner Aussagekraft nicht beeinträchtigt wird.

*Stellungnahme:* Der Grundstückseigentümer und Bauherr sieht die Belange des 50Hertz Netzquartiers – auch im Hinblick auf bestehende Bauvoranfragen/-genehmigungen – im Bebauungsplan nicht ausreichend berücksichtigt. Es werde im Textteil eine maximal zulässige Grundflächenzahl von 0,6 festgesetzt. Gemäß § 19 BauNVO ergäben sich damit Unterbaumöglichkeiten bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8. Während mit der Realisierung des 1. Bauabschnitts eine GRZ von 0,77 erreicht wird, ergibt sich bei Realisierung des 2. und 3. Bauabschnitts durch die geplante Erweiterung der Tiefgarage eine GRZ von 0,89. Es werde darauf hingewiesen, dass mit Widerspruchsbescheid zur Bauvoranfrage vom 04. Oktober 2013 eine GRZ von 0,92 genehmigt wurde.

*Abwägung:* Die zulässige Grundfläche wird im Bebauungsplan über die zeichnerisch und numerisch festgesetzte Grundfläche (insgesamt ca. 4.431 m<sup>2</sup>) bestimmt; eine textliche Festsetzung zur Grundflächenzahl erfolgt mit Ausnahme der TF 2.2, die klarstellt, dass sich im MK 2.1 die zulässige Grundfläche aus der zeichnerisch festgesetzten ergibt, nicht. Die Überschreitungsmöglichkeiten gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO werden im Hinblick auf mögliche Unterbauungen des Baugrundstücks durch die zeichnerisch festgesetzten Flächen für Tiefgaragen erweitert. Die Einhaltung der Kappungsgrenze von 0,8 wird dabei gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 nur für die Mischgebietsteile, nicht aber für das Kerngebiet eingefordert. Die zeichnerische Abgrenzung der Tiefgaragenfläche (außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche) entspricht der vorliegenden Planung des Bauherrn.

### Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit

Aus der Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung resultieren keine Änderungen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs. Die Begründung wird in einzelnen Abschnitten (Aussagen zum bestehenden Versiegelungsgrad und zu Eingriffen in das Orts- und Landschaftsbild) redaktionell geändert und ergänzt.

### **V.16 Erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 und 4 BauGB**

Parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde für den Entwurf des Bebauungsplans 1-62b vom 13. Januar 2015 eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 und 4 BauGB durchgeführt.

Die beteiligten Stellen wurden am 30. Januar 2015 per E-Mail um Stellungnahme zu den geänderten und ergänzten Teilen des Bebauungsplanentwurfes gebeten und auf den Zeitraum der öffentlichen Auslegung hingewiesen. Plan und Materialien wurden auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bereitgestellt sowie ergänzend die Möglichkeit angeboten, eine Papierfassung des Plans anzufordern.

Im Einzelnen wurden folgende planungsrelevante Stellungnahmen vorgebracht, die bei der Abwägung zu berücksichtigen waren:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte mit, dass der Entwurf des Bebauungsplans 1-62b (weiterhin) an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst ist.

Senatsverwaltung für Finanzen

*Stellungnahme:* Man habe festgestellt, dass die Überarbeitungen des Bebauungsplans keine weiteren, neuen haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen bzw. Auswirkungen auf die Eigentums-/ Vermögensverhältnisse des Landes Berlin haben und somit keine weiteren Bedenken gegen die Festsetzungen bestehen.

Die Abteilung II äußert sich dahingehend, dass „die geforderte Änderung unter IV.7 hinsichtlich der ungeklärten Finanzierung bei Budgetüberschreitung für den Teilbereich Freiraum nicht berücksichtigt wurde“ und merkt an, dass die jetzige Formulierung nahe lege, dass die gesamte Maßnahme finanziell abgesichert sei, was jedoch hinsichtlich der im Raum stehenden Kostensteigerung nicht gegeben sei. Der textlichen Abwägung im Bebauungsplanentwurf, dass eine Budgetüberschreitung nicht planungsrelevant sei, setzt Abteilung II F entgegen, dass der Abschnitt IV.7 keine bauplanrelevanten Aspekte behandle, sondern vielmehr die finanziellen Auswirkungen und eben deren Absicherung. Die Darstellung offener Finanzierungsfragen sei weder falsch noch überflüssig.

Es wird gebeten mindestens den folgenden Satz aufzunehmen (S. 125 unten): „Über etwaigen Mehrbedarf für den Teilbereich Freiraum ist im Rahmen kommender Haushalts- und Investitionsplanungen zu entscheiden, soweit die Kompensation einer Budgetüberschreitung durch geringere Kosten bei anderen Teilbereichen nicht möglich sein sollte.“

*Abwägung:* Der Hinweis auf mögliche Budgetüberschreitungen beim Bau der Uferpromenade wird weiterhin als nicht unmittelbar bebauungsplanrelevant eingeschätzt. Die Einhaltung des vorgegebenen Kostenrahmens ist Gegenstand der nachfolgenden Planungsumsetzung und tangiert nicht die Schaffung des notwendigen Planungsrechts durch den Bebauungsplan.

Im Sinne der Vorsorge wird der vorgeschlagene Hinweis auf ggf. zusätzlich benötigte Haushaltsmittel und Finanzierungsmöglichkeiten im Abschnitt IV.7 (jetzt IV.8) der Begründung redaktionell ergänzt.

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung

*Stellungnahme:* Gegen die Ziele des Bebauungsplanverfahrens 1 - 62b bestehen seitens der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung weiterhin keine Bedenken.

*Abwägung:* Kenntnisnahme.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA und IB

Die Abt. IA und IB hat zur Entwicklung der Planung aus dem Flächennutzungsplan und die Beachtung der regional-planerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1) sowie zur Übereinstimmung mit den Stadtentwicklungsplänen in ihrer Zuständigkeit sowie mit sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen nichts vorzutragen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IC

*Stellungnahme:* Nach dem aktuellen Bebauungsplan-Entwurf 1-62b ist eine südliche Brücke über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal geplant, die auf der östlichen Uferseite

nunmehr direkt auf dem Invalidenfriedhof enden soll. Diese Anschlussfläche auf der östlichen Seite ist nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplan-Entwurfs. Für die Brücke ist eine Mindestbreite von 3 m vorgesehen. Sie soll dem Fußgängerverkehr vorbehalten bleiben. Radverkehr soll nicht ermöglicht werden. Hierzu wird aus friedhofsrechtlicher Sicht wie folgt Stellung genommen:

Es wird begrüßt, dass die Brücke G8 nur noch für den Fußgängerverkehr vorgesehen ist. Allerdings ist auch Vorsorge dafür zu treffen, dass der Radverkehr nicht nur rechtlich, sondern auch tatsächlich ausgeschlossen wird.

Nach der derzeitigen Planung endet die Brücke G8 auf dem ehemaligen Grabfeld E. Die Lage des Grabfeldes ist auf der beigefügten Skizze (von W. Wohlberedt, 1934) zu ersehen. Im Zusammenhang mit dem Mauerbau 1961 sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand die dort befindlichen Grabstätten vollständig beräumt worden. Nach der Wende wurden jedoch einige Grabstätten im Mauerbereich wieder eingerichtet bzw. mit Grabsteinen bzw. Gedenksteinen oder -tafeln versehen. Bei der weiteren Planung der Brücke ist daher genau zu prüfen, welche Fläche für den Zugang (Treppe/Rampe) tatsächlich erforderlich ist.

*Abwägung:* Die Hinweise zur Unterbindung des Radverkehrs und zu Rücksichtnahme auf mögliche Grabstätten, Gedenktafeln u.ä. werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen und bei Realisierung der Brückenverbindung berücksichtigt.

*Stellungnahme:* Eine Erweiterungsfläche des Invalidenfriedhofs, wie in der Begründung zum Entwurf genannt (s. Seiten 101, 139, 189), gibt es nicht. Bei der Fläche des 1748 eröffneten Invalidenfriedhofs handelt es sich insgesamt um eine gewidmete Friedhofsfläche. Der Invalidenfriedhof hat eine besondere historische und kulturelle Bedeutung und ist als Gartendenkmal in der Denkmalliste eingetragen. Er wurde 1951 für Bestattungen geschlossen. Nachweislich fanden jedoch bis 1961 weitere Bestattungen statt. Eine Entwidmung hat bisher nicht stattgefunden. Voraussetzung für eine (teilweise) Inanspruchnahme für andere Zwecke ist daher die Aufhebung der Friedhofswidmung gemäß §§ 3 Abs. 1 und 7 Abs. 2 Friedhofsgesetz für die Gesamtfläche oder für eine Teilfläche.

*Abwägung:* Die Einschätzung, dass auch die Flächen im ehemaligen Mauerbereich Teil der gewidmeten Friedhofsfläche sind, und als Voraussetzung der Brückenrealisierung deshalb eine Entwidmung zumindest für die Teilflächen im Zugangsbereich der Brücke (gemäß §§ 3 Abs. 1 und 7 Abs. 2 Friedhofsgesetz) erfolgen muss, wird zur Kenntnis genommen.

Da das Planungs- und Baurecht für die Brücken über eine gesonderte Verwaltungsvereinbarung (Kreuzungsvereinbarung) mit der WSV geschaffen werden soll, ist eine diesbezügliche Klärung auch noch nach der Festsetzung des Bebauungsplans möglich.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IV S und IVB

*Stellungnahme:* Gegen die Planungsabsicht den Bebauungsplan 1-62b aufzustellen, bestehen aus fachlicher Zuständigkeit keine Bedenken.

Die Fläche befindet sich in der Gebietskulisse "Stadtumbau West, Gebiet Tiergarten Nordring/ Heidestraße" (festgelegt mit Senatsbeschluss Nr. 3133/2005 vom 29.11.2005).

Die Intentionen des Planes - siehe III.1 - stimmen inhaltlich mit den Konzepten zur Entwicklung des Stadtumbaugebietes überein und werden auch weiterhin auf Arbeitsebene abgestimmt.

*Abwägung:* Kenntnisnahme.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIIB und VLB

*Stellungnahme:* Gegen den Bebauungsplanentwurf bestehen bei Berücksichtigung der nachfolgenden Anmerkungen aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Begründung, zu I.2.5.2, Seite 9: Die im ersten Absatz angegebenen Verkehrsstärken beziehen sich auf den DTV werktags. Im letzten Absatz sollte berücksichtigt werden, dass die Straßenbahn bereits in Betrieb ist. Angesichts dessen ist der Begriff „Vorhaltefläche“ zu überprüfen. Vor dem Hintergrund der Inbetriebnahme der Straßenbahn sind auch die Formulierungen unter I.3.9.5 (Seite 24) anzupassen.

Begründung, zu I.3.4.2, Seite 15: Die Aussagen bezüglich des übergeordneten Straßennetzes sind auf die aktuellen Karten des StEP Verkehr (2014) zu beziehen. Hinsichtlich der Aussagen zur Einstufung der im Geltungsbereich liegenden bzw. auch angrenzenden Straßen ist folgende Präzisierung bzw. Ergänzung vorzunehmen: Die Invalidenstraße, die Minna-Cauer-Straße und die Heidestraße sind sowohl im Bestand als auch im Planungshorizont (2025) Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes und als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) dargestellt. Dies gilt auch für die Verbindung über die Fennstraße zur Müllerstraße. Dagegen ist die Verbindung über die Sellerstraße zur Müllerstraße sowohl im Bestand als auch in der Planung 2025 als örtliche Straßenverbindung (Stufe III) ausgewiesen.

Begründung, zu III.3.4.1: Mit Verweis auf die vorangegangene Stellungnahme im Rahmen der Behörden- und Trägerbeteiligung vom 08.01.2015 ist die Aussage bezüglich der Erschließung von Baufeldern, die unmittelbar an die Heidestraße angrenzen, derart zu präzisieren, dass es sich dabei ausschließlich um Erschließungsanlagen zur Ver- und Entsorgung dieser Baufelder handelt.

*Abwägung:* Die Hinweise zur Begründung werden zur Kenntnis genommen und die Aussagen werden redaktionell entsprechend angepasst.

*Stellungnahme:* Hinweise zur Begründung III.3.4.4 (c), Seite 101 :

Das hier formulierte Planungsziel, zwei Brücken für den Fuß- und Radverkehr über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal zu errichten, wird ausdrücklich begrüßt.

Im Widerspruch dazu und demzufolge zu überprüfen, ist sowohl die textliche Festsetzung Nr. 6.8 als auch die Aussage zum Radverkehr im letzten Satz des letzten Absatzes unter c). Danach soll die Nutzung der südlich gelegenen Brücke für den Radverkehr nicht möglich sein. Da mit dieser Brücke eine Verbindung an den Fernradweg Berlin-Kopenhagen und eine Verbindung zur Scharnhorststraße hergestellt werden soll, ist der Radverkehr auch auf dieser geplanten Brücke zu ermöglichen. Bei einer gemeinsamen Nutzung der Brücke durch Fußgänger und Radfahrer ist eine Breite von mind. 4 m erforderlich. Bei der Planung der beiden Brücken sind die Anforderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu beachten.

*Abwägung:* Für die südliche der beiden geplanten Kanalbrücken ist die Realisierung eines mindestens 4 m breiten Brückenbauwerks aufgrund der schwierigen räumlichen Verhältnisse im Zugangsbereich am östlichen Kanalufer nicht möglich. Damit sind die Voraussetzungen für eine Freigabe der Brücke auch für Radfahrer nicht gegeben.

Der Anschluss an den Fernradweg Berlin-Kopenhagen und eine Verbindung zur Scharnhorststraße kann im Bereich der nördlichen Brücke erfolgen. Die dadurch ggf. erforderlichen Umwegfahrten sind bei einem Brückabstand von nur 300 m für Radfahrer zumutbar.

*Stellungnahme:* Gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf bestehen aus Sicht der Zentralen Straßenverkehrsbehörde keine grundsätzlichen Bedenken sofern die nachstehenden Hinweise berücksichtigt werden:

Der Inhalt der Stellungnahme vom 08. Januar 2015 bezüglich der Vorschläge zur Minderung des verkehrsbedingten Lärms wird uneingeschränkt aufrechterhalten. Es sind alle diesbezüglichen Erwägungen zu straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen (Nachtabschaltung LZA/ Tempo 30) aus dem Bebauungsplanentwurf zu entfernen.

*Abwägung:* Die Berechnungen der Schallmissionen und die daraus abgeleiteten Festsetzungen zum Lärmschutz berücksichtigen weder eine Abschaltung der LSA im Nachtzeitraum noch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet erfolgt insofern unabhängig von der Durchführung grundsätzlich möglicher straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen. Es bleibt dem Plangeber aber unbenommen, auf bestehende Lärm-minderungspotenziale im Rahmen nachgeordneter Fachplanungen hinzuweisen.

*Stellungnahme:* Aus Sicht des ÖPNV- Aufgabenträgers und der ÖPNV- Infrastrukturplanung werden folgende Hinweise gegeben:

Die allgemeinen Hinweise zur ÖV-Erschließung gemäß Stellungnahme vom 08. Januar 2015 sollten in die Begründung zum Bebauungsplanentwurf einfließen. Im Abschnitt III.1.2 unter dem Stichwort „Verkehrerschließung“ (S. 61) wird u.a. auf die allgemeinen Voraussetzungen zur Verkehrerschließung der Flächen beidseits der Heidestraße eingegangen. Dabei werden auch Rahmenbedingungen genannt, die nicht den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b betreffen. Insofern wird der Hinweis aus der vorgenannten Stellungnahme bezüglich der perspektivisch notwendigen Busschleuse von der Heidestraße zur Invalidenstraße und der Bedarf nach Betriebshaltestellen für am Hauptbahnhof endende/ beginnende Buslinien im Bereich der Umfahrung (u.a. in der Minna-Cauer-Str.) aufrechterhalten.

*Abwägung:* Die Aussagen zur ÖV-Erschließung werden um Aussagen zur notwendigen Taktverdichtung/ Ausweitung der Bedienzeiten der in der Heidestraße verkehrenden Buslinie und Aussagen zu geplanten neuen Haltestellen ergänzt.

Die Hinweise zu einer künftig erforderlichen Busschleuse von der Heidestraße zur Invalidenstraße und zum Bedarf nach Betriebshaltestellen werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans, zumal sich der südliche Abschnitt der Heidestraße und die Minna-Cauer-Straße im Geltungsbereich der angrenzenden Bebauungspläne II-201b und II-201c befinden.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX

*Stellungnahme:* In Ergänzung zu den Ausführungen der Stellungnahme vom 05. Januar 2015 ergeben sich folgende Hinweise zu den vom Verkehr verursachten Immissionen – hier Lärmaktionsplanung:

In Abschnitt II.2.2.1 (Mensch und Gesundheit) werden die Schutzziele für die Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ und die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage mit Kinderspielplatz“ von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) auf 62 dB(A) erhöht. Die Begründung bleibt allerdings eine Erläuterung schuldig, auf welcher Grundlage dieser „Schwellenwert für eine weitgehend ungestörte Kommunikation und Erholung“ hergeleitet wurde. Dies sollte ergänzt werden.

*Abwägung:* Ein Kriterium für eine akzeptable Aufenthaltsqualität ist die Gewährleistung einer ungestörten Kommunikation über kurze Distanzen (übliches Gespräch zwischen zwei Personen) mit normaler, allenfalls leicht angehobener Sprechlautstärke. Dies ist möglich, wenn ein Dauerschallpegel von 62 dB(A) nicht überschritten wird. Auch in der Rechtsprechung (z.B. OVG Nordrhein-Westfalen, 13.3.2008 – 7 D 34/07 NE) markiert ein Dauerschallpegel von 62 dB(A) die Schwelle, „bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind“. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Parkanlagen von 55 dB(A) ist im dichten Stadtraum dagegen im Regelfall nicht realisierbar.

Aussagen zur Herleitung des Schwellenwertes für eine weitgehend ungestörte Kommunikation und Erholung werden in der Begründung redaktionell ergänzt.

*Stellungnahme:* In der Stellungnahme vom 05. Januar 2015 wurde auf die Änderung der 16. BImSchV hingewiesen. Diese Anmerkung bezog sich nicht auf den Entfall des Schienenbonus, sondern insbesondere auf die neu gefasste Anlage 2, die ein geändertes Berechnungsverfahren für den Schienenverkehrslärm definiert. Es wird darum gebeten dies im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Eine relevante Änderung der Planung wurde mit der vorliegenden Unterlage nicht vorgenommen. Insoweit bleiben aus Sicht des Immissionsschutzes festzustellen, dass die in der Stellungnahme vom 05. Januar 2015 dargestellten grundsätzlichen Bedenken weiterhin bestehen. Insoweit wird aus hiesiger Sicht nach wie vor Prüfbedarf gesehen.

*Abwägung:* Die Immissionsbelastung im Plangebiet wurde unter Berücksichtigung der geänderten Berechnungsverfahren für den Schienenverkehrslärm und der aktuellen Prognosen zur Streckenbelegung der Bahngleise überprüft.

Gegenüber dem bisher zugrunde gelegten Betriebsprogramm der DB AG (Abfrage Ende 2012) ergaben sich teilweise Änderungen hinsichtlich der Zuganzahl und der Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Strecken.

Ein Vergleich der bisherigen und der neuen Berechnungsergebnisse von Juni 2015 zeigt tendenziell leichte Verbesserungen der Schallbelastungssituation, die jedoch ohne Auswirkungen auf das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Schallschutzkonzept bleiben. Die größten Unterschiede ergeben sich in den Blockinnenbereichen der Baublöcke nördlich des Stadtplatzes, d.h. an den gegen Verkehrslärm abgeschirmten Fassaden, die erst durch Beugung und Reflexion des Schalls durch Schienenverkehrslärm betroffen sind. Hier haben sich rechnerische Verbesserungen von 2 bis 4 dB(A) ergeben – an einzelnen Immissionspunkten sogar 5 dB(A). Auf den bisher geforderten Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen, besonderer Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Belüftung und Schalldämmung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an Außenbauteilen kann deshalb im Blockinnenbereich in zusätzlichen Geschossen – aber nicht grundsätzlich - verzichtet werden. Die textliche Festsetzung Nr. 5.4 wird entsprechend angepasst. Bezüglich der Anforderungen an den baulichen Schallschutz, an die lärmoptimierte Grundrissausrichtung, an den Lärmschutz von Außenwohnbereichen sowie an die Mindesthöhen von Gebäuden und Lärmschutzwände (in der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz) ergeben sich keine Änderungen.

#### Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt X

*Stellungnahme Fachbereich X OI:* Die Planzeichnung mit Stand Oktober 2014 zeigt 2 neue Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal. Gegenüber dem Planzeichnungsentwurf mit Stand März 2012 wurde der Geltungsbereich für beide Brücken auf der östlichen Kanalseite verkleinert. SenStadtUm X OI hatte sich bereits in der Stellungnahme zur letzten Behördenbeteiligung im Dezember 2014 gegen die Verkleinerung des Geltungsbereichs östlich des Kanals ausgesprochen und begründet. Diese Verkleinerung findet nach wie vor keine Zustimmung. Die Bebauungsgrenzen sind so zu wählen, dass die Brücken vollständig erfasst und beidseitig an öffentliche Straßen im Sinne des Berliner Straßengesetzes angebunden sind.

Für die beiden neuen Brücken ist Baurecht zu schaffen – gemäß Berliner Straßengesetz über eine Planfeststellung, Plangenehmigung oder über einen festgesetzten Bebauungsplan. Die Entscheidung, dass beide neuen Brücken vom Geltungsbereich des Bebauungsplans zu erfassen sind, ist bereits im Jahr 2011 zum damals noch ungeteilten Bebauungsplanentwurf 1-62 vom Referat II C in Zuständigkeit für Verbindliche Bauleitplanung / Rechtskontrolle gefallen.

Nur eine planzeichnerische Festsetzung der gesamten Brückenkonstruktionen einschl. der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen nach § 2 Berliner Straßengesetz schafft Baurecht für die Brücken und damit die Voraussetzung, dass Kreuzungen mit der Bundeswasserstraße entstehen dürfen und auf Dauer von der Wasserstraßenverwaltung zu dulden sind und die Flächen, die östlich des Kanals für die Brücken erworben oder mitbenutzt werden müssen, öffentlich-rechtlich gesichert werden.

Anmerkung zu den geplanten textlichen Festsetzungen Nr. 6.7 und 6.8: Diese legen nur Benutzungsrechte in Form von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten fest. Das benötigte Baurecht für die Brückenbauwerke lässt sich daraus nicht herleiten - es fehlt.

Die Abwägungen zu den beiden Brücken in der Begründung werden dem ebenso nicht gerecht: Zur nördlichen Brücke wird auf S. 101 und S. 189 erklärt, dass der Anschluss der Wegeverbindung nach Osten über die unmittelbar angrenzende Straßenverkehrsfläche der Kieler Straße gesichert sei. Das ist nicht ausreichend, denn es gibt im Anschluss keinen Bebauungsplan, der die Kieler Straße rechtsfest sichern würde. Für die Kieler Straße existiert auch keine Planfeststellung. In den Bebauungsplan 1-62b wäre die Darstellung der Kieler Straße in gelb zumindest im Anschluss an die neue Brücke soweit einzubeziehen, dass die neue Wegeführung über den Kanal eine rechtlich gebotene Grundlage erhält.

Zur südlichen Brücke wird unter anderem auf S. 101 und S. 189 erklärt, dass die Planung einen Anschluss an die Erweiterungsfläche des Invalidenfriedhofs vorsieht und dies eine öffentliche Grünfläche sei, so dass keine anderweitige öffentlich-rechtliche Sicherung erforderlich sei. Hierzu wird angemerkt, dass in der Abwägung die Bezeichnung „öffentlich“ vermischt wurde. Im allgemeinen Sprachgebrauch wird so manches als öffentlich bezeichnet

– Museum, Postgebäude, Zoo ... Diese stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung, unterliegen aber dem Privatrecht und nicht dem öffentlichen Recht.

Für die neuen Brücken ist das „öffentliche Recht“ eine entscheidende Grundlage. Zum öffentlichen Recht gehören das Berliner Straßengesetz und das Grünanlagengesetz. Der Invalidenfriedhof Flur 122 Flurstück 17 steht zwar im Eigentum des Landes Berlin mit Grundvermögen Gartenbau/Grünfläche, aber er fällt nicht unter öffentliches Recht. Nach Grünlagengesetz § 1 Abs. 2 ist es nicht auf Friedhöfe anzuwenden.

Aus diesem Grund gilt für den Invalidenfriedhof weder das Berliner Straßengesetz noch das Grünanlagengesetz. Eine öffentlich-rechtliche Sicherung von Brückenbestandteilen der südlichen Brücke auf Erweiterungsflächen des Invalidenfriedhofs ist aus vorgenanntem Grund nicht gegeben und wäre mittels Bebauungsplan zu schaffen.

Des Weiteren ist zu bedenken, dass Wege in oder zur Verbindung von Grünanlagen trotz Grünanlagengesetz keine Wege im verkehrsrechtlichen und/oder kreuzungsrechtlichen Sinne sind. Die Duldung einer Brücke mit einem Weg über einer Wasserstraße (oder einer Bahnlinie) ist rechtlich nur gegeben, wenn der überführte Weg nach Straßengesetz gewidmet ist. Wege in Grünanlagen fallen nicht unter die Duldung. Aus diesem Grund ist für die südliche Brücke auf der Ostseite eine Anschlussfläche in gelb/weißer Schraffur für einen Anschlussbereich nach Berliner Straßengesetz erforderlich.

Auch das Ergebnis der Abwägung auf S. 190, weitergehende Anforderungen zur Schaffung des notwendigen Baurechts können sich auf den nachfolgenden Planungsebenen ergeben, ist nicht korrekt. Nachfolgend kann nur vertiefend geplant werden, aber das eigentliche Baurecht für neue Brücken ist grundsätzlich zuerst über eine Planfeststellung, Plangenehmigung oder einen festgesetzten Bebauungsplan zu erzielen, ehe im Detail weitergeplant werden kann.

*Abwägung:* Die in den Geltungsbereich einbezogenen Wasser- und Uferflächen im Bereich des künftigen Stadtplatzes und der beiden geplanten Kanalbrücken gehören zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und sind gemäß Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) Teil einer Bundeswasserstraße. Gemäß § 1 Abs. 4 WaStrG sind diese Flächen für die Zwecke des öffentlichen Schiffsverkehrs gewidmet und gelten als planfestgestellt. Die betroffenen Wasserflächen und Böschungsbereiche werden deshalb nachrichtlich als Teil der Bundeswasserstraße in den Bebauungsplan übernommen.

Während für die Böschungsbereiche auf der Fläche des künftigen Platzes (Fußgängerbereich) die Entbehrlichkeit durch das WSV/ WSA festgestellt und eine Entwidmung in Aussicht gestellt wurde, ist die sich daraus ergebende grundsätzliche Möglichkeit der Überplanung durch den Bebauungsplan im Bereich der Brückenkorridore nicht gegeben. Das WSA hat in seiner Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens nochmals bekräftigt.

Zur Schaffung des Planungs- und Baurechts für die Kanalbrücken ist eine Kreuzungsvereinbarung mit der WSV und eine nachfolgende Widmung der Brücke als Verkehrsfläche geplant.

Im Bebauungsplan erfolgt die Eintragung als Brücke (Kreuzsymbol) deshalb ausweislich der Planlegende als Vorschlag, um die Planungsabsicht zur Errichtung der Brückenbauwerke zu bekunden. Ergänzend wird die Sicherung notwendiger Geh-, Radfahr- und Leitungsrechte vorbereitet.

Da die Baurechtschaffung für die neuen Brücken somit ohnehin nicht über den Bebauungsplan erfolgen kann, wird die Einschätzung, dass als Voraussetzung für den Bau der beiden Kanalbrücken weitere Flächen östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals in den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans einbezogen werden müssen, weiterhin nicht geteilt.

Die notwendigen Voraussetzungen zum Anschluss der Brückenbauwerke an öffentliche Verkehrs- bzw. Grünflächen müssen im Rahmen der gesonderten Planfeststellungsverfahren geschaffen werden. Dass dafür ggf. eine Entwidmung von Teilflächen des Invalidenfriedhofs erforderlich ist, wird zur Kenntnis genommen. Die grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Brückenverbindung sind aus Sicht des Plangebers aber weiterhin gegeben.

Der Sachverhalt wird in der Begründung verdeutlicht dargestellt.

*Stellungnahme Fachbereich X OI:* Nach momentaner Rechtslage hat SenStadtUm X OI keine Zuständigkeit für die spätere Unterhaltung der geplanten Lärmschutzbauwerke. Ob der Bezirk in seiner Funktion als Straßenbaulastträger zuständig wäre, kann hier nicht eingeschätzt werden, denn ein Straßenbaulastträger ist gemäß 16. und 24. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz für Lärmschutzmaßnahmen (ggf. Lärmschutzbauwerke) nur beim „Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen“ zuständig und nicht beim Bau von Gebäuden oder Anlagen an bestehenden Straßen.

Die Abwägung in der Begründung auf der S. 203, dass Verkehrssicherung und Unterhaltung der Lärmschutzbauwerke unabhängig des Bebauungsplanverfahrens zu klären wären, widerspricht dem Sinn eines Planverfahrens. Der Bebauungsplan 1-62b wird zur Rechtsgrundlage für die öffentliche Straßen, Wege und Plätze nach § 2 und § 22 Abs. 4 Berliner Straßengesetz. Die zukünftige Unterhaltungslast der Lärmschutzbauwerke wäre als Bestandteil des Verfahrens abschließend zu klären.

*Abwägung:* Der Hinweis auf die Nicht-Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt X für die spätere Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwände in der öffentlichen Parkanlage wird zur Kenntnis genommen. Da die derzeit privaten Flächen für die Parkanlage an das Land Berlin abgetreten werden, wird auch das Lärmschutzbauwerk zukünftig der Verkehrssicherungspflicht und der Unterhaltungslast des Landes Berlin unterliegen. Einzelfragen der Zuständigkeit sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu klären.

#### Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA)

*Stellungnahme:* Der überplante Berlin- Spandauer- Schifffahrtskanal (BSK) ist eine Bundeswasserstraße i.S. des WaStrG. Zu seinen als Verkehrsweg gewidmeten Bestandteilen zählen das Gewässer von Ufer zu Ufer, seine Sohle und das Ufer inklusive der vorhandenen Verankerung (alle Bestandteile des technischen Bauwerkes Kanal) und die zu seiner Unterhaltung notwendigen Landflächen. Diese Flächen ist bitte nachrichtlich in dem Bebauungsplan als Bundeswasserstraßen auszuweisen.

Der Überplanung dieser vorstehend genannten Flächen mit den Flächenkorridoren für die Errichtung eines Uferweges/ Uferpromenade und der Errichtung der beiden Brücken wird unter der Maßgabe zugestimmt, dass die von ihnen geplanten Maßnahmen weder die Ausübung der hoheitlichen Tätigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) noch die Nutzung des BSK als Verkehrsweg gefährden, beeinträchtigen, einschränken oder verhindern.

Es wird darauf hingewiesen, dass die in dem Bebauungsplan ausgewiesenen Einzelmaßnahmen vor ihrer Realisierung der WSV zur Prüfung vorzulegen sind. Die WSV entscheidet in einem gesonderten Prüfverfahren, ob es sich bei dieser Maßnahme um eine genehmigungspflichtige Anlage/ Bauwerk i.S. von § 31 WaStrG handelt und erteilt, wenn erforderlich, eine Einzelgenehmigung für die Anlage/ Bauwerk.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die im Bebauungsplan ausgewiesenen Einzelmaßnahmen weder in ihrer Bauphase noch nach ihrer Fertigstellung das Kanalbauwerk des BSK als künstliche Wasserstraße in seiner Funktionsfähigkeit und in seinem baulichen Bestand beeinträchtigen, beschädigen bzw. zerstören dürfen. Ein zusätzlicher Lasteneintrag auf die Ufer des Kanalbauwerkes ist zwingend zu vermeiden.

*Abwägung:* Die nachrichtliche Übernahme der im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden Flächen des Berlin- Spandauer- Schifffahrtskanals in seiner Funktion als Bundeswasserstraße ist im Bebauungsplan bereits berücksichtigt.

Die Hinweise zur Überplanung der Fläche werden zur Kenntnis genommen.

*Stellungnahme (zum Thema Lärmschutz):* Die Bundeswasserstraße - Berlin - Spandauer - Schifffahrtskanal ist eine öffentliche Wasserstraße ohne Beschränkungen für die Berufsschifffahrt. Die Nutzung der Wasserstraße ist zu jeder Zeit möglich. Es darf zu keiner Beeinträchtigung der Wasserstraße durch das geplante Wohngebiet kommen. Mit einem gewissen Lärmpegel aus Verkehr muss gerechnet werden.



*Abwägung:* Die Hinweise zum Thema Lärmschutz werden zur Kenntnis genommen. Schifffahrtsbedingte Lärmimmissionen wurden im Rahmen der durchgeführten Schallschutzuntersuchung mit betrachtet; nach Einschätzung der Fachgutachter erreichen sie keine relevante Größenordnung

*Stellungnahme:* Abschließend wird auf die Forderungen aus der Stellungnahme vom 06. Januar 2015 verwiesen. Die Forderungen aus dieser Stellungnahme werden auch weiter vollinhaltlich aufrechterhalten. Es wird davon ausgegangen, dass die Belange der Bundeswasserstraßenverwaltung als Belange eines überregionalen Verkehrsweges in den Bebauungsplan eingearbeitet werden.

*Abwägung:* Das im benannten Schreiben (siehe V.14) geforderte gesondertes Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren für die geplanten Brückenbauwerke wird im Rahmen der Brückenplanung berücksichtigt, ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

#### Bundesamt für Infrastruktur Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

*Stellungnahme:* Durch die Änderungen im Vorhaben werden Belange der Bundeswehr nicht berührt, es werden keine Einwände erhoben. Die Stellungnahme vom 26. November 2014 wird aufrechterhalten.

*Abwägung:* Kenntnisnahme.

#### Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin

*Stellungnahme:* Das Land Berlin ist Eigentümer des Grundstücks Invalidenstraße 52/Heidestraße 1 in 10557 Berlin (Grundbuchblatt 10814, Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstück 64/3, mit einer Größe von 4.896 m<sup>2</sup>). Dieses Grundstück ist gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 des SILB-ErrichtungsG in Verbindung mit der Anlage zum SILB-ErrichtungsG dem Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin zugewiesen; es wird im weiteren Text als "SILB-Grundstück" bezeichnet. Die Geschäftsführung für das SILB übt die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH aus. Das SILB-Grundstück ist mit Gebäuden bebaut, die vom Sozialgericht genutzt werden.

Die aktuelle Erschließung des SILB-Grundstücks mit Fahrzeugen erfolgt über die im Planentwurf 1-62b (Blatt 2 von 2 Blättern) mit "G3" bezeichnete Fläche, die gelb markiert ist. Bitte entnehmen Sie die derzeitige Erschließung dem als Anlage beigefügten Auszug aus dem Liegenschaftskataster. Über die Fläche "G3" wird der Innenhof des SILBGrundstücks erschlossen, der für alle Anlieferungen und Entsorgungen des Sozialgerichts genutzt wird.

Aufgrund der baulichen Struktur des Gebäudes sind sämtliche Anlieferungen und Entsorgungen ausschließlich über diesen Innenhof und somit über die Fläche "G3" möglich, die folglich die einzige Erschließungsmöglichkeit des Sozialgerichts darstellt. Für das Sozialgericht besteht keine Möglichkeit, Anlieferungen über einen anderen Eingang entgegenzunehmen bzw. in das Gebäude einzubringen. Die täglichen Lieferungen des Sozialgerichtes umfassen unter anderem Verbrauchsmaterialien, Reinigungsmaterialien, Arbeitsmaterialien und Aktenlieferungen. Zudem wird der Innenhof und die Fläche "G3" von Baufirmen im Rahmen von Umbaumaßnahmen des Gebäudes sowie des laufenden baulichen Unterhalts genutzt. Darüber hinaus erfolgen sowohl die Post- und Gefangenentransporte als auch die Müll- und Sperrmüllentsorgungen über diese Flächen. Zusätzlich dienen der Innenhof und die Fläche "G3" der Feuerwehr als Feuerwehrezufahrt und Rettungsweg.

Aus diesem Grund sind die Ergänzungen in Punkt 6.3 der textlichen Festsetzung im Bebauungsplan 1-62b (Blatt 1 von 2 Blättern) und in der Begründung zum Bebauungsplan 1-62b weiterhin zwingend erforderlich und müssen zudem unveränderlich fortbestehen. Über eine positive Information würden wir uns sehr freuen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Nutzungsbeschreibung "Landesinst. f. Gerichtl. u. Soz. Medizin" innerhalb der violett gekennzeichneten Gemeinbedarfsfläche nicht mehr aktuell ist. Die Gemeinbedarfsfläche wird derzeit ausschließlich vom Sozialgericht genutzt.

*Abwägung:* Der bereits im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (Nov./ Dez. 2014) vorgebrachten Argumentation zur weiterhin notwendigen Erschließung (Anlieferung, Entsorgung und Feuerwehrzufahrt) des Sozialgerichts über den Innenhof wurde gefolgt und im Entwurf zur öffentlichen Auslegung (wieder) ein Fahrrecht zugunsten der Nutzer der Fläche für Gemeinbedarf aufgenommen. Ein ergänzend gefordertes Gehrecht bereitet der Bebauungsplan ebenfalls vor.

Die Grundstückseigentümerin der zu belastenden Fläche strebt eine privatrechtliche Regelung mit dem Sozialgericht zu den erforderlichen Fahrrechten an. Erste Abstimmungen der beiden Vertragsparteien haben stattgefunden. Die auf Bebauungsplanebene vorbereiteten Geh- und Fahrrechte sollen im Rahmen der grundbuchlichen Sicherung räumlich, zeitlich und nutzerspezifisch differenziert sowie Regelungen zur anteiligen Kostentragung getroffen werden. Auch im öffentlichen Interesse ist die rückwärtige Fahrerschließung des Sozialgerichts auf nachweislich nicht anderweitig abzuwickelnde Fahrten zu beschränken. Die Zweckbestimmung der Fläche für Gemeinbedarf wird entsprechend der Anregung der Stellungnahme klarstellend angepasst.

#### Berliner Wasserbetriebe

*Stellungnahme:* Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurde zum o.g. Bebauungsplanentwurf mit Schreiben PB-C/Pa vom 7. Januar 2015 eine Stellungnahme abgegeben. Die geringfügigen Änderungen haben keinen Einfluss auf diese Stellungnahme. Sie hat auch weiterhin Bestand. Es wird darum gebeten, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.

*Abwägung:* Kenntnisnahme. Die im benannten Schreiben (siehe V.14) gegebenen Hinweise zu den bereits abgestimmten Leitungsverläufen und noch erforderlichen Abstimmungen wurden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

#### Vattenfall Wärme AG

*Stellungnahme:* Die Aussagen der Stellungnahmen vom 29. Juni 2012 und 17. Dezember 2014 zum Bebauungsplan behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Die Belange der Fernwärmetrassen sind im Punkt 1.2.6 Technische Infrastruktur dargestellt.

*Abwägung:* Die in den benannten Schreiben (siehe V.14) gegebenen Hinweise zum Verlauf einer bestehenden Fernwärmetrasse und zu den Ausbauplanungen zur Gebietsversorgung der Europacity wurden zur Kenntnis genommen.

#### Stromnetz Berlin GmbH

*Stellungnahme:* In dem betrachteten Gebiet befinden sich Nieder-, Mittel- und Hochspannungsanlagen sowie die Netzstation 32699, die Übergabestation 37139 und die kombinierte Station 30306 der Stromnetz Berlin GmbH. Einen Plan mit den vorhandenen Anlagen wird diesem Schreiben beigelegt.

In dem angegebenen Bereich sind weitere Anlagen geplant, die Planung der Stromnetz Berlin GmbH ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung kann zurzeit keine Aussage getroffen werden.

Die Stellungnahmen vom 3. Juli 2012 und vom 7. Dezember 2014 sowie die übergebenen Planunterlagen im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sind weiterhin verbindlich.

Die beigelegte Richtlinie zum Schutz von 1 - 110kV Kabelanlagen der Stromnetz Berlin GmbH, die Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin der Vattenfall Europe Netzservice GmbH- und die, Allgemeinen Hinweise für Leitungsanfragen bei geplanten Bauvorhaben sind genau zu beachten.

*Abwägung:* Die Hinweise werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Da eine Sicherung von Bestandsleitungen und -anlagen nicht notwendig ist, ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

### NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg

*Stellungnahme:* Für die geplanten Maßnahmen müssen die vorhandenen Hausanschlussleitungen umverlegt bzw. außer Betrieb genommen werden. Dazu bedarf es eines schriftlichen Auftrags des Bauherren/Eigentümers.

Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist folgendes zu beachten bzw. in die weitere Planung einzuarbeiten: Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante unserer Leitungen und Kabel mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-Baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass die Leitungen/ Kabel nicht beschädigt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss.

Im räumlichen Gebiet der Anfrage plant die NBB, Leitungsbaumaßnahmen auszuführen. Die Arbeiten bezüglich der Umsetzung der Planung sind in der Planungsphase und vor Baubeginn mit der NBB-NP, Netzplanung abzustimmen (Ansprechpartner und Kontaktdaten werden benannt).

Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, sind zusätzlich an die Colt Technology Services GmbH zu richten, da diese Leitungen möglicherweise mit Kabeln belegt sind oder eine Belegung geplant ist. (Ansprechpartner und Kontaktdaten werden benannt).

*Abwägung:* Die Hinweise werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen.

### IT-Dienstleistungszentrum Berlin

*Stellungnahme:* Aufgrund des eingereichten Planentwurfes wurde festgestellt, dass Fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin betroffen sind. Gemäß Punkt 9. "Sonstige Festsetzungen" sind die Anlagen des ITDZ nicht betroffen.

*Abwägung:* Kenntnisnahme.

### Bundesnetzagentur

*Stellungnahme:* Zu dem o.g. Plangebiet wurde bereits mit Schreiben Karl 2-2, 5593-5, Nr. 9029 vom 2. Dezember 2014 Stellung genommen. Die hinsichtlich der Belegung mit Richtfunkstrecken zu überprüfende Planungsfläche hat sich im Zusammenhang mit der erfolgten Planüberarbeitung nicht geändert. Die in der ersten Mitteilung getroffenen Aussagen zu den als Ansprechpartner in Frage kommenden Richtfunkbetreibern sind somit weiterhin aktuell.

*Abwägung:* Kenntnisnahme (zur Abwägung der benannten Stellungnahme siehe V.15).

### 50 Hertz

*Stellungnahme:* Nach Prüfung der Unterlagen kann mitgeteilt werden, dass die Stellungnahme vom 8. Januar 2015 weiterhin gültig ist

*Abwägung:* Kenntnisnahme (zur Abwägung der benannten Stellungnahme siehe V.15).

### airdata

*Stellungnahme:* Die Prüfung hat ergeben, dass derzeit keine Richtfunkstrecken betrieben oder geplant sind, die das Planungsgebiet – Bebauungsplan 1-62b „Europacity“ - kreuzen oder sich diesem relevant annähern. Insofern berührt diese Planung die Belange nicht.

*Abwägung:* Kenntnisnahme.

### Telefonica/ O2

*Stellungnahme:* Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: In der Nähe Ihres Planungsgebietes verläuft eine unserer Richtfunkverbindungen. Damit es zukünftig zu keinen Interferenzen kommt, sollte entlang dieser Richtfunktrasse, im Bereich des Plangebietes, geplante Gebäude / Baukonstruktionen folgende Höhe nicht überschreiten:

Link 202530134 (grün) = max. Bauhöhe 35 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 5 m (Trassenbreite).

Die Abbildungen zeigen eine Übersichts- und eine Detailkarte vom Planungsgebiet. In den Abbildungen ist das Plangebiet mit einer dicken hellblauen Linie eingezeichnet. Die anderen farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen von Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 20-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen. Es wird um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan gebeten. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden. Die Eckdaten für das Funkfeld dieser Telekommunikationslinie werden auf einem separaten Blatt übermittelt.

*Abwägung:* Aus den beigefügten Karten ist ersichtlich, dass die Richtfunktrasse der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG im südlichen Teil des Plangebietes ungefähr in Verlängerung der Döberitzer Straße verläuft. In diesem Bereich ermöglicht der Bebauungsplan keine Gebäude über 35 m Höhe. Eine Beeinträchtigung der bestehenden Richtfunkverbindung ist somit nicht zu erwarten.

### Vodafone

*Stellungnahme:* In dem von Ihnen angegebenen Bereich des Geländes befinden sich keine Kabelanlagen der Vodafone GmbH. Die Zustimmung bezieht sich nur auf das beantragte Vorhaben und auf den beantragten Bereich. Seitens der Vodafone GmbH bestehen keine Einwände zum oben genannten Bauvorhaben.

*Abwägung:* Kenntnisnahme.

### Deutsche Bahn AG

*Stellungnahme:* Die eingereichten Unterlagen wurden zur Kenntnis genommen und aus der Sicht der DB AG bezüglich der von ihr zu vertretenden Belange fachtechnisch geprüft. Hierzu wurden die Antragsunterlagen von ggf. betroffenen Konzerngesellschaften der DB AG, wie die DB Netz AG, DB Kommunikationstechnik GmbH, der DB ProjektBau GmbH und DB Energie GmbH eigenständig überprüft. Die vorgenannten Konzerngesellschaften DB Netz AG, DB Kommunikationstechnik GmbH und DB Energie GmbH sind eigenständige Gesellschaften und sprechen für sich. Als Anlageneigentümer/-verantwortliche haben diese Konzernunternehmen für den jeweiligen Verantwortungsbereich separat Stellung genommen.

Nach Sichtung der eingereichten Unterlagen wird im Auftrage der Deutschen Bahn AG folgendes mitgeteilt:

Die in der Begründung zum Bebauungsplanverfahren, unter Punkt 1.3.9.1 enthaltenen Ausführungen werden bestätigt. Ein Großteil der Flächen westlich der Heidestraße war bahngewidmet. Mit Bescheid vom 8. Juni 2011 wurden die heutigen Flurstücke 305 und 306 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG freigestellt. Nicht freigestellt wurde die bahnbetriebsnotwendige Regenwasserdruckrohrleitung des Fernbahnüberfliegers, die die Fläche quert. Eine Teilfläche der bereits freigestellten Fläche am westlichen Rand dient als temporäre Baustelleneinrichtung für die S21.

Die vorliegenden Unterlagen wurden durch die DB ProjektBau GmbH geprüft. Grundsätzlich bestehen zum vorliegenden Bebauungsplan seitens dieses Konzernbereiches keine grundsätzlichen Bedenken. Die Belange der S21 wurden berücksichtigt.

Leider liegt die Stellungnahme der DB Netz AG zum vorliegenden B-Planverfahren immer noch nicht vor.

*Abwägung:* Die Bestätigung der Bebauungsplaninhalte und der Aussagen in der zugehörigen Begründung werden zur Kenntnis genommen.

Da auch zwei Monate nach Eingang des Schreibens der DB AG noch keine Stellungnahme der DB Netz AG vorliegt, wird von einer Zustimmung zur Planung ausgegangen.

#### Bezirksamt Mitte – Umwelt und Natur

*Stellungnahme:* Seit Februar 2015 ist der Bodenschutzbehörde eine neue Bodenkontamination im Geltungsbereich bekannt geworden. Es handelt sich um eine vermutete ehemalige Gasanstalt nördlich des Kornversuchsspeichers (Heidestraße 20C).

Bei Abbrucharbeiten wurden im Boden Teerölkontaminationen festgestellt. Die Arbeiten wurden bis zur Erkundung des Schadens im Boden und Grundwasser eingestellt. Diese soll zunächst mit vier Bohrungen noch im März 2015 beginnen. Die Ausdehnung des Schadens ist derzeit sowohl horizontal als auch vertikal unklar. Möglicherweise reicht der Schaden auch unterhalb des Kornversuchsspeichers, da die Eintragung in der historischen Karte mit dem Zusatz Gasanstalt (um 1889) vor dem Bau des Speichers vorhanden war. Nur in einer weiteren Karte von 1888 konnten Baukörper (ohne Bezeichnung) dieser Gasanstalt nachgewiesen werden.

Bei den orientierenden Untersuchungen 2011 wurden insgesamt vier Bohrungen um ein damals noch vorhandenes Gebäude niedergebracht, die allerdings keine besonderen Auffälligkeiten zeigten. Weitere Untersuchungen im Umfeld wurden daher nicht vorgenommen. Auch bei Baugrunduntersuchungen am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal wurden keine organoleptischen Auffälligkeiten festgestellt. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die Teerölkontaminationen in einem Streifen von max. 20 m Breite zum Kanal vorhanden sein können. Die Ausdehnung einer wahrscheinlichen Grundwasserkontamination lässt sich derzeit nicht abschätzen.

Der Umfang und die Art der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen lassen sich daher derzeit nicht bestimmen. Die Sanierung ist dementsprechend derzeit nicht rechtlich abgesichert.

*Abwägung:* Die Hinweise zu einer neu entdeckten Kontamination im Bereich Heidestraße 20 werden zur Kenntnis genommen und die Aussagen in der Begründung (Umweltbericht) werden entsprechend ergänzt.

Die verunreinigte Teerschicht sowie Bauwerksreste des ehemaligen Gaswerks sollen durch eine Spezialfirma ausgehoben und fachgerecht entsorgt werden. Die mittlerweile durchgeführten Beprobungen in diesem Bereich, ergaben keine Hinweise auf weitere Boden- oder Grundwasserverunreinigungen. Zur Überprüfung werden die Sohlen der Baugruben nach Aushub der Teerschicht und der Bauwerksreste nochmals beprobt und die Parameter PAK und MKW bestimmt.

Die neu entdeckte Kontamination steht damit einer Festsetzung des Bebauungsplans nicht entgegen.

*Stellungnahme:* Der Abschlussbericht zur Sanierung „Überfüllschaden Heidestr. 17 im kooperativen Verfahren“ liegt immer noch nicht vor (Bodenaustausch vor 2 Jahren), daher erfolgte auch keine Abnahme der Sanierung. Es liegt hier also keine rechtliche Absicherung der Maßnahme vor.

*Abwägung:* Der Abschlussbericht zur Sanierung des Überfüllschadens Heidestraße 17 wurde der Bodenschutzbehörde im Mai/Juni 2015 übergeben, die Abnahme der Sanierung vor Festsetzung des Bebauungsplans ist somit möglich.

*Stellungnahme:* Der Sanierungsplan Heidestr. 14 ist mit Datum vom 29. Januar 15 durch öffentlich rechtlichen Vertrag mit beiden Grundstückseigentümern verbindlich geworden.

Klarstellend sollte in II.1.2.5 ein Satz eingefügt werden, der darauf hinweist, dass im gesamten Geltungsbereich gemäß Niederschlagswasserfreiheitsverordnung keine Erlaubnisfreiheit besteht. Das ergibt sich schon alleine aus der Tatsache, dass die gesamten Neubauf Flächen im Bodenbelastungskataster Berlin als Altlast eingestuft sind.

In der Begründung (II.2.2.3, S. 48, 2. Absatz) sollte Satz 2 zum Einbau von Böden gestrichen werden, da die Regelung des Wiedereinbaus wesentlich komplexer ist und von mehreren Faktoren abhängt. In bestimmten Bereichen darf nur Bodenmaterial der Kategorie Z 0 eingebaut werden. In anderen unversiegelten Bereichen nur Bodenmaterial bis max. Z 1.1, bzw. Bodenmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung. Materialien der Kategorie > LAGA Z 2 dürfen grundsätzlich nicht wieder eingebaut werden.

Aus gegebenem Anlass wird darum gebeten, unter II.2.2.4, S. 49 im letzten Absatz noch folgendes zu konkretisieren: „Gegebenenfalls ist auch der Betrieb von Abwehrbrunnen während der Bauzeit notwendig“ (neuer Satz).

In Abschnitt II.3.1.2 (Verwendete Fachgutachten) fehlt die Angabe von grundlegenden Gutachten. Die folgenden beiden Gutachten sind ergänzend zu nennen:

URS 8/2010: Ergänzende Historische Erkundung Heidestraße Ost, Berlin, Bebauungsplan 1-62

GuD (1/2015): Sanierungsplan. LHKW-Schaden auf Teilflächen der Flurstücke 288, 300 und 301, 10557 Berlin-Moabit

*Abwägung:* Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und die Aussagen in der Begründung (Umweltbericht) werden entsprechend angepasst bzw. ergänzt.

## **V.17 Änderung des Bebauungsplanentwurfs nach öffentlicher Auslegung und erneuter Behördenbeteiligung**

Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 und 4 BauGB abgegebenen Stellungnahmen sind in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt worden und führten im Ergebnis nicht zu Änderungen des Bebauungsplanentwurfs. Klarstellend wird die Zweckbestimmung der Fläche für Gemeinbedarf entsprechend der Anregung der Stellungnahme angepasst.

Darüber hinaus wurden folgende zeichnerischen und textlichen Änderungen auf dem Bebauungsplan erforderlich, die ihren Niederschlag auf dem Deckblatt vom 28. September 2015 fanden:

- Reduzierung der zulässigen Geschossfläche im nordöstlichen Baufeld des Mischgebietes MI 6 auf 1.500 m<sup>2</sup> bei gleichzeitig geringfügiger Aufweitung des Baufeldes nach Süden (damit die zulässige Grundfläche innerhalb des Baufeldes erreichbar ist) klarstellende Ergänzung eines weiteren Symbols für geschlossene Bauweise im Kerngebietsteil MK 1;
- Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 3.2 zu Rücksprüngen gegenüber Baulinien (Rücksprünge werden auf Gebäudeteile begrenzt und flächenmäßig auf ein Drittel der Fläche der jeweiligen Außenwand beschränkt, die Tiefe möglicher Rücksprünge von 1,5 m auf 2,0 m ausgeweitet);
- geringfügige Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 5.4 zu Schallschutzmaßnahmen (Im Ergebnis der schalltechnischen Neuberechnungen 2015 kann die Verpflichtung zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen oder besonderer Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Schalldämmung und Belüftung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an Außenbauteilen für einzelne Fassadenabschnitte in den Blockinnenbereichen entfallen).

- redaktionelle Anpassung der Bezeichnung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung („Fußgänger- und Radfahrbereich“ statt „Fußgänger- und Radfahrerbereich“)
- planzeichenkonforme Ergänzung der Umgrenzung für Tiefgaragen im Mischgebiet MI 6 und im Kerngebiet
- redaktionelle Anpassungen der textlichen Festsetzungen Nr. 2.2, 5.1, 5.2, 6.3, 6.5 und 8.1
- klarstellende Anpassung des Hinweises zur Einsichtnahme der DIN 4109
- Aufnahme eines Hinweises zur Lage im Bauschutzbereich des Flughafens Tegel und zur Berücksichtigung der Belange der Luftfahrt.

Darüber hinaus wurden einzelne Anpassungen in der Planunterlage erforderlich, die ebenfalls mittels Deckblatt erfolgten (geänderte Flurstücksabgrenzungen und -bezeichnungen).

Die Begründung wurde entsprechend angepasst sowie in weiteren Punkten redaktionell aktualisiert, korrigiert und ergänzt.

Die vorgenommenen Änderungen am Bebauungsplanentwurf betreffen ausschließlich die Belange der Grundstückseigentümer im Geltungsbereich und erfolgten in Abstimmung mit der für den Immissionsschutz zuständigen Fachabteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt; die Änderungen sind geringfügig und berühren nicht die Grundzüge der Planung, insofern wurde eine Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB durchgeführt. Die Eigentümerin der von Änderungen betroffenen Grundstücke hat mit Schreiben vom 20. August 2015 den Änderungen der textlichen Festsetzungen Nr. 3.2 und Nr. 5.4 sowie mit Schreiben vom 22. September 2015 einer Reduzierung der festgesetzten Grundfläche im nordöstlichen Baufeld des Mischgebiets MI 6 zugestimmt. Die gleichzeitig vorgenommene geringfügige Erweiterung des betroffenen Baufeldes in Richtung Süden betrifft ebenfalls nur den Eigentümer; die veränderten Tiefen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen tangieren keine Nachbargrundstücke.

Eine darüber hinausgehende erneute Beteiligung der Öffentlichkeit oder einzelner Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB war nicht erforderlich.

Alle vorgebrachten Stellungnahmen – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Die Stellungnahmen führten zu keiner Änderung der Festsetzungsinhalte des Bebauungsplans.

#### **V.18 Zustimmung des Abgeordnetenhauses**

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des Bebauungsplans 1-62b vom 13. Januar 2015 in zwei Blättern mit Deckblatt vom 28. September 2015 am 10. Dezember 2015 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

Im Festsetzungsverfahren wurde klarstellend aufgrund aktueller Rechtsprechung redaktionell auf dem Blatt 2 des Bebauungsplans der analoge Festsetzungsvermerk wie auf Blatt 1 ergänzt und auf dem Deckblatt zu Blatt 1 ein Schreibfehler berichtigt. Zudem wurde in der Legende auf Blatt 1 auf dem Deckblatt die Umgrenzung der nachrichtlich übernommenen gewidmeten Bundesstraße bzw. Bundeswasserstraße für die Flächen, die durch die textlichen Festsetzungen 9.1 und 9.2 bereits die Folgenutzung darstellen, deutlicher dargestellt. Dabei wurde die durch zeichnerisches Versehen vorgenommene Umfassung auf der Ostseite des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals korrigierend gestrichen. Dass es sich um ein offensichtliches Versehen handelt, wird auch dadurch deutlich, dass für diese Fläche keine Folgenutzung festgesetzt wurde. Die Ergänzungen wurden auf dem Deckblatt bzw. auf dem Bebauungsplan mit Datum vom 29. Juni 2016 vermerkt.

Die redaktionell berücksichtigte Regelung berührt nicht die Grundzüge der Planung und erfordert keine erneute Beteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB sowie keine Wiederholung von Verfahrensschritten.

## **B. Rechtsgrundlagen:**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) in Verbindung mit der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO -) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548);

Gesetz über die Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S.578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2015 (GVBl. S. 283)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 421 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474).

Berlin, den 8. Juli 2016

Andreas Geisel

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt



## **Zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB zum Bebauungsplan 1-62b**

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62b soll das ehemalige Bahn- und Gewerbegebiet östlich der Heidestraße zu einem urbanen Stadtquartier in attraktiver Innenstadtlage (der Europacity) mit Wohn- und Bürogebäuden, öffentlichen Straßen, Plätzen und Grünflächen entwickelt werden. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planungskonzept entspricht im Wesentlichen den Vorgaben des 2009 durch Senat und Bezirk beschlossenen Masterplans Heidestraße, der in Teilbereichen durch städtebauliche und hochbauliche Wettbewerbsverfahren weiterentwickelt wurde.

Das Plangebiet kann schon nach gegenwärtigem Planungsrecht (für die Grundstücke Invalidenstraße 50 und 51 sowie Invalidenstraße 52/ Heidestraße 1 im Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 und für die weiteren Grundstücke und Flächen nach Freistellung von den Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – mit Ausnahme der im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen planfestgestellten Flächen –gemäß § 34 Baugesetzbuch (BauGB)) in seinen für neue Nutzungen vorgesehenen Teilen intensiv gewerblich genutzt werden. Die bei einer vollständigen Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter sind insofern in ihrem Umfang grundsätzlich bereits heute planungsrechtlich - allerdings als gewerbliche Nutzung - zulässig. Die künftig zulässigen Gebäudehöhen und Geschossflächen gehen allerdings in Teilen des Plangebiets über das nach bestehendem Planungsrecht zulässige Maß hinaus. Die sich daraus ergebenden lokalklimatischen Auswirkungen werden durch die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeglichen. Weitere (ausgleichende) Maßnahmen sind nicht erforderlich, da die verbleibenden Beeinträchtigungen im Vergleich zu den nach bestehendem Planungsrecht bereits zulässigen Beeinträchtigungen als geringfügig anzusehen sind. Ein Ausgleich ist zwar daher nicht erforderlich, Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sind aber gleichwohl umzusetzen. Im Bebauungsplan werden diesbezüglich Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen und zur Pflanzung von Bäumen auf den Baugrundstücken getroffen. Die Straßen- und Platzflächen, der Uferweg und die öffentliche Grünfläche bieten Raum für weitere Baumpflanzungen und sonstige Begrünungsmaßnahmen. Auch die Anwendung der Baumschutzverordnung wird sich voraussichtlich eingriffsmindernd auswirken, da die erforderlichen Ersatzpflanzungen innerhalb des Plangebiets möglich sind. Mit diesen Maßnahmen werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen.

Im Plangebiet wurden ursprünglich 118 nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume kartiert. Sie wurden teilweise unter Einholung von Ausnahmegenehmigungen bereits gefällt. Bei der Untersuchung der Fauna wurden in fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) einige geschützte und Rote-Liste-Arten nachgewiesen. Insbesondere der Bereich entlang des Schifffahrtskanals hat eine hohe Bedeutung im Biotopverbund.

Die Böden des Plangebiets waren zum Kartierzeitpunkt zu rund 70 % versiegelt. Im Bereich einer früheren Schwellentränkanlage liegen erhebliche Bodenverunreinigungen vor, die vor der Neubebauung saniert werden sollen. Das Gebiet ist von der Heidestraße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke her stark lärmbelastet. Die Belastung mit Luftschadstoffen liegt teilweise über den Grenzwerten.

Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird sich der Versiegelungsgrad eher geringfügig auf etwa 76 % erhöhen, die unversiegelten Flächen werden voraussichtlich überwiegend als städtisches Grün mit Strauchpflanzungen und Rasenflächen angelegt werden. Im Bereich der Neubebauung, der Verkehrsflächen und der Parkanlage wird der vorhandene Baumbestand zu roden sein.

Die Fauna des Gebiets wird sich ebenfalls vollständig verändern, insbesondere werden an offene ruderale Standorte mit geringer Störfrequenz angepasste Arten verschwinden. Mit Ausnahme der unmittelbaren Uferzone wird der Bereich als vernetzendes Element im Biotopverbund künftig nicht zur Verfügung stehen.

Zum Prognosehorizont 2025 wird die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Vor allem auf Grund des technischen Fortschritts bei den Kraftfahrzeugen sind aber bei den Luftschadstoffen keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr zu erwarten. Zur Minderung der Lärmbelastung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, mit denen den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Genüge getan werden soll. Da die Bebauung entlang der Heidestraße abschirmende Wirkung hat, werden in den zum Kanal orientierten Teilen des Plangebiets auch ruhige Bereiche entstehen, die sich für die Außenraumnutzung und wohnungsnaher Erholung eignen. Der Fußgängerbereich wird wegen des Fehlens einer abschirmenden Bebauung jedoch Lärmbelastungen ausgesetzt sein, die über den Orientierungswerten für Parkanlagen liegen. Durch den Bau einer Lärmschutzanlage im Bereich der Parkanlage kann diese zumindest teilweise gegen den Verkehrslärm abgeschirmt werden.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b sind im Planungsvorlauf auch andere Planungsmöglichkeiten geprüft worden. Die Entwicklung der Planungsziele für den Gesamtbereich beiderseits der Heidestraße geht bis in die Zeit der Beschlussfassung zur Verlagerung von Hauptstadt und Regierungssitz nach Berlin in den frühen 1990er Jahren zurück. Im Zusammenhang mit den Planungen für den Ausbau des Lehrter Bahnhofs zum Hauptbahnhof wurden auch Alternativen für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in seinem nördlichen Umfeld in einem Wettbewerbsverfahren geprüft.

Durch die Stilllegung des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs (HUL) ergaben sich dann neue Entwicklungsperspektiven, da damit eine Überplanung des Gesamtgebietes zwischen der Bahntrasse und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal möglich wurde, die dessen besondere Standortgunst nutzt. Planungsüberlegungen zur zukünftigen Nutzung dieser Potentiale wurden u.a. im Rahmen des Programms Stadtumbau-West angestellt.

Stadtstrukturelles Ziel war dabei die Integration der großflächigen Brachen in das Stadtbild durch Schaffung eines neuen, kompakten Stadtquartiers, welches an zentraler, innerstädtischer Lage ansprechende Wohnmöglichkeiten sowie eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und nicht zuletzt der besonderen Lage am Wasser Rechnung trägt.

Der Bebauungsplan 1-62b ging aus der Teilung des Bebauungsplans 1-62 (Beschluss vom 24. April 2012), der am 18. August 2009 im Bezirksamt Mitte aufgestellt wurde, hervor. Bereits 2010 wurde eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit durchgeführt; 2011 die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und 2012 die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Mit Beschluss vom 26. März 2013 (Beschluss Nr. S-908/2013) wurde u.a. aufgrund der Größe, des Umfangs, der Komplexität und der zentralen Bedeutung des Areals für Berlin insgesamt, die Abhängigkeit von gesamtstädtisch relevanten GRW-Maßnahmen und dem Rahmenvertrag, für das Gebiet der „Europacity“ beiderseits der Heidestraße durch den Senat von Berlin die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (AGBauGB) festgestellt, so dass sich daraus auf der Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ergab.

Mit Beschluss vom 6. August 2013 und vom 6. Dezember 2013 wurde der Geltungsbereich für die Aufstellung der vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92VE und 1-93VE reduziert.

Am 8. September 2014 wurde gemäß § 25d BauNVO vom 11. Juni 2013 die Neueinleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b beschlossen. Somit ist nunmehr die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I. S.132),

zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I. S. 1548) im weiteren Verfahren anzuwenden.

Der Neueinleitungsbeschluss erfolgte für einen erneut geänderten Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b. Er umfasst nunmehr das Gelände zwischen Heidestraße, Nordhafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Invalidenstraße mit Ausnahme der Flurstücke 301 (hinter dem Hamburger Bahnhof), 319, 320, 321 und 322 (ehemaliges Grundstück Heidestraße 14), sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und eine Teilfläche der Heidestraße im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte.

Der Geltungsbereich wurde um zwischenzeitlich einbezogene Flächen östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals verringert und gleichzeitig um eine Teilfläche der westlichen Uferböschung erweitert. Außerdem wurden die abschnittsweise einbezogenen Wasserflächen im Bereich der geplanten Kanalbrücken verändert.

Weil im Rahmen der Geltungsbereichsänderung auch zusätzliche Flächen in das Plangebiet des Bebauungsplans 1-62b aufgenommen wurden, war für diese Flächen ergänzend die Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB erforderlich. Sie wurde durch den Senat von Berlin am 17. Juni 2014 bestätigt.

Von der Unterrichtung und Erörterung gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 BauGB aufgrund der Neueinleitung des Verfahrens kann hier abgesehen werden, da diese im bisherigen Aufstellungsverfahren auf anderer Rechtsgrundlage erfolgt sind und die Verfahrensschritte in der Begründung des Bebauungsplans Berücksichtigung finden. Ebenso kann von der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 BauGB abgesehen werden, da bereits im bisherigen Verfahren die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eingeholt wurden. Die Stellungnahmen wurden in der Abwägung berücksichtigt.

Für den Bebauungsplan 1-62b wurde mit Schreiben vom 24. November 2014 eine (erneute) Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Vom 3. Februar bis einschließlich 6. März 2015 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin der Bebauungsplan 1-62b mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) und den relevanten Fachgutachten und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Stellungnahmen zum Bebauungsplan betrafen im Wesentlichen die Art der Nutzung dahingehend, dass eine soziale Mischung gesichert werden solle, die möglichen Gebäudehöhen im Mischgebiet, die die Wohnbebauung und die Uferpromenade verschatten würden, die Grünflächen, die als nicht ausreichend und zu verlärm eingeschätzt wurden, die Eingriffsbewertung, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung insbesondere durch die Heidestraße, die das Plangebiet belastet, aber auch die öffentliche Parkanlage mit dem Kinderspielplatz, verkehrliche Belange bezüglich der Breite der künftigen Erschließungsstraßen, des künftigen S-Bahnhofs südlich der Perlebergerbrücke, aber auch bezüglich der Heidestraße, die als Fehlplanung eingeschätzt wurde sowie die Ausnutzbarkeit der überbaubaren Grundstücksflächen im Kerngebiet, die als nicht ausreichend eingeschätzt wurden. Die Stellungnahmen wurden in die Abwägung eingestellt bzw. zum Teil im Bebauungsplan berücksichtigt. Die Trassenführung der Heidestraße und die Inbetriebnahme des S-Bahnhofs sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wurden in Gutachten untersucht und Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Der mit dem Bebauungsplan verbundene Eingriff im Hinblick auf die Flächenversiegelung und die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und auf die Fauna ist bereits nach gegenwärtig geltendem Planungsrecht, d.h. vor der planerischen Entscheidung über den Bebauungsplan, in annähernd gleichem Umfang zulässig. Ein Ausgleich der Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen ist somit nicht erforderlich.

Planbegleitend wurde für den Bereich 2011 ein städtebaulicher Rahmenvertrag geschlossen, der durch einen städtebaulichen Vertrag 2014 ergänzt wurde, so dass Belange der Abwägung, wie u.a. die Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen – auch für den Kinderspielplatz und die öffentliche Parkanlage – gesichert wurden, wie auch die Bodensanierung, Vorgaben zur Gestaltung sowie zur Schaffung der erforderlichen Kita-Plätze und Beteiligung an den erforderlichen Grundschulplätzen.

Alle vorgebrachten Stellungnahmen – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Die Stellungnahmen führten zu keiner Änderung der Festsetzungsinhalte des Bebauungsplans.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des Bebauungsplans 1-62b am 24. November 2015 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

Berlin, den 8. Juli 2016

Andreas G e i s e l

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

SenStadtUm