

Begründung

zum

vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE „Stadthafenquartier Süd“

für die Flurstücke 319,320, 321 und 322 (Gemarkung Tiergarten, Flur 43)
östlich der Heidestraße, gegenüber der Grundstücke Heidestraße 45 und 46-52
im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Endfassung zur Festsetzung (Rechtsverordnung) am 2. Dezember 2015

Anlage:

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin vom 12.12.2015, S. 454

SenStadtUm

Inhalt

I.	Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen	6
I.1	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planungen	6
I.2	Beschreibung des Plangebietes	7
I.2.1	Stadträumliche Einbindung und Gebietsentwicklung	7
I.2.2	Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	8
I.2.3	Städtebauliche Situation und Bestand	9
I.2.4	Bestehendes Planungsrecht	9
I.2.5	Verkehrerschließung	10
I.2.6	Technische Infrastruktur	11
I.2.7	Denkmalschutz	11
I.3	Planerische Ausgangssituation	12
I.3.1	Ziele und Grundsätze der Raumordnung	12
I.3.2	Flächennutzungsplan	12
I.3.3	Landschaftsprogramm	13
I.3.4	Stadtentwicklungsplanung	13
I.3.5	Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen	15
I.3.6	Bereichsentwicklungsplanung	20
I.3.7	Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen	20
I.3.8	Angrenzende Bebauungspläne	21
I.3.9	Planfeststellungen	22
I.3.10	Baulasten und Grunddienstbarkeiten	22
I.4	Entwicklung der Planungsüberlegungen	22
II.	Umweltbericht	26
II.1	Einleitung	26
II.1.1	Inhalt und wichtige Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	26
II.1.2	Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung bei der Aufstellung	26
II.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	33
II.2.1	Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes	33
II.2.2	Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	39
II.2.3	Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	46
II.2.4	Vermeidung, Verringerung und Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen	47
II.2.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	51

II.3	Zusätzliche Angaben	52
II.4	Zusammenfassung	53
III.	Planinhalt und Abwägung	55
III.1	Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt	55
III.1.1	Vorhabenbezogener Bebauungsplan	55
III.1.2	Vorhaben- und Erschließungsplan	56
III.2	Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan	56
III.3	Begründung einzelner Festsetzungen	57
III.3.1	Art der baulichen Nutzung	57
III.3.2	Maß der baulichen Nutzung	60
III.3.3	Überbaubare Grundstücksfläche	71
III.3.4	Verkehrsflächen	80
III.3.5	Immissionsschutz / Klimaschutz	80
III.3.6	Grünfestsetzungen	91
III.3.7	Gestaltungsregelungen	93
III.3.8	Verpflichtung des Vorhabenträgers	95
III.3.9	Hinweis	95
III.4	Durchführungsvertrag	96
III.5	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	96
IV.	Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	100
IV.1	Städtebauliche Auswirkungen	100
IV.2	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten	100
IV.3	Verkehrliche Auswirkungen	100
IV.4	Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur	101
IV.5	Auswirkungen auf die Umwelt	101
IV.6	Auswirkungen auf das Gender Mainstreaming	102
IV.7	Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung	102
V.	Verfahren	103
V.1	Vorverfahren Bebauungsplan 1-62 bzw. 1-62b	103
V.2	Aufstellungsbeschluss 1-92 VE	103
V.3	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	103
V.4	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	104
V.5	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	104
V.6	Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	108

V.7	Zustimmung Senat und Abgeordnetenhaus	120
VI.	Rechtsgrundlagen	121

SenStadtUm

I. PLANUNGSGEGENSTAND UND ENTWICKLUNG DER PLANUNGSÜBERLEGUNGEN

I.1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planungen

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE liegt östlich der Heidestraße am Rand des Ortsteils Moabit im Bezirk Mitte von Berlin. Er umfasst mit den Flurstücken 319-322 eine gut 2,3 ha große Teilfläche des ehemaligen Grundstücks Heidestraße 14. Eigentümerin der Fläche und Vorhabenträgerin ist die Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG, ein Joint Venture der CA Immo Deutschland GmbH mit Hamburg Team Gesellschaft für Projektentwicklung mbH.

Das Plangebiet ist Teil eines rund 40 Hektar großen Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße. Das ehemalige Bahnareal in herausgehobener zentraler Innenstadtlage unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs soll als künftige „Europacity“ zu einem neuen eigenständigen Stadtquartier mit attraktiven Wohnungen und Arbeitsstätten entwickelt werden. 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.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE sollen in einem Teilbereich der künftigen „Europacity“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Wohnbebauung mit gut 500 Wohnungen sowie mit einzelnen gewerblich genutzten Einheiten (Büros, Läden) geschaffen werden. In der geplanten Blockrandbebauung ist zudem eine integrierte Kindertagesstätte geplant.

Da für die betreffenden Baublöcke bereits detaillierte Bebauungskonzepte als Ergebnis eines Wettbewerbs vorliegen und konkrete Bauabsichten bestehen, wurde eine Ausgliederung der benannten Flächen aus dem laufenden Bebauungsplanverfahren 1-62b vorgenommen, dessen Geltungsbereich die Flächen östlich der Heidestraße zwischen Nordhafenbrücke und Invalidenstraße umfasst. Die Herauslösung erfolgte nach der Durchführung der Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Die geplanten Vorhaben sind nach den zurzeit für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblichen planungsrechtlichen Grundlagen nicht zulässig. Gemäß § 34 Baugesetzbuch (BauGB) sind lediglich gewerbliche Nutzungen zulässig. Für die Umsetzung des Neuordnungskonzepts ist daher die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin wird der Bebauungsplan als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt. Die Vorhabenträgerin ist zur Durchführung des Vorhabens bereit und in der Lage und verpflichtet sich vertraglich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist. Da es sich um ein Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung nach § 9 AGBauGB handelt (Beschluss vom 26. März 2013), ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für das Planverfahren zuständig.

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE erfolgt in Abstimmung mit den Planinhalten des benachbarten Bebauungsplans 1-62b.

I.2 Beschreibung des Plangebietes

I.2.1 Stadträumliche Einbindung und Gebietsentwicklung

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE befindet sich auf brachliegenden, kürzlich geräumten Flächen östlich der Heidestraße und ist Teil des Neuordnungsbereichs „Europacity“ beiderseits dieser Hauptverkehrsstraße.

Der Neuordnungsbereich Europacity 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, Bau und Stadtentwicklung weiter östlich an der Invalidenstraße und das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie an der Scharnhorststraße, die Charité mit Behandlungs-, Forschungs- und Lehrinrichtungen, 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 am Europaplatz im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs bieten gute Ausgangsbedingungen, um die noch fehlende Verbindung mit dem Süden des Neuordnungsbereichs Europacity 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 die Europacity von den umliegenden Stadtgebieten stadtstrukturell isoliert. Verknüpfungsmöglichkeiten im Bestand bieten sich vor allem über die Invalidenstraße im Süden an. Daneben sind im Zuge der Neuordnung zusätzliche Brückenverbindungen über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und die westlich der Heidestraße gelegenen Bahntrassen vorgesehen. Damit kann die Trennwirkung von Bahnanlagen und Wasserstraße minimiert werden und neue Verbindungen zu den Wohngebieten in Moabit und zum Quartier um die Chausseestraße geschaffen werden.

I.2.1.1 Historische Entwicklung

Der feuchte Niederungsbereich des heutigen Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße 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. Diese Planung wurde jedoch nur durch die Wohnbebauung in einem Teilbereich westlich der Heidestraße umgesetzt, die Anlage der Lehrter Bahn verhinderte die weitere Entwicklung zu einem geschlossenen Quartier. Mit ihrer Inbetriebnahme 1868 entstanden beiderseits der Heidestraße ausgedehnte Anlagen für den Güterumschlag und den Bahnbetrieb.

Damit war auch das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE durch Bahn- und Gewerbenutzungen belegt und der gesamte Bereich durch stadträumliche Barrieren (Bahnanlagen und Kanal) von den westlich und östlich angrenzenden Stadtquartieren abgetrennt. Nur südlich des Plangebietes 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 blieb für die städtebauliche Entwicklung im näheren Umfeld nahezu ohne Bedeutung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb das Verkehrsmuseum in Teilen erhalten, wurde jedoch nicht wieder geöffnet. Der kriegsbeschädigte Lehrter Bahnhof wurde abgerissen und auch die Nutzung der Gleisanlagen beiderseits der Heidestraße für den Güterverkehr ging stark zurück. Der im Plangebiet 1-92 VE vorhandene Güterschuppen sowie angrenzende Baulichkeiten und brach gefallen Flächen östlich der Heidestraße wurden nach und nach an unterschiedliche gewerbliche Nutzer, darunter mehrere Speditionen, vermietet. Die Flächen westlich der Heidestraße wurden weiterhin für Bahnzwecke genutzt. Ein 1983 angelegter Containerbahnhof war bis Ende 2003 in Betrieb.

Durch die Teilung Berlins erhielt die Heidestraße - 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 aufgegeben 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.

Von 1990 bis 1996 wurden die erhaltenen Teile des Hamburger Bahnhofs gesichert und in der alten Kubatur ergänzt. 1996 zog das Museum für Gegenwart in die neuen Räume. Seit 2004 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. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofs Mitte 2006 erhielt der Bereich um die Invalidenstraße eine neue Zentralität im Stadtgefüge und der Kulturstandort im Bereich um den Hamburger Bahnhof wurde weiter gestärkt.

1.2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE umfasst die Flurstücke 319, 320, 321 und 322 der Flur 43 und ist insgesamt ca. 2,3 ha groß. Eigentümerin der Bauflächen ist die Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG, ein Joint Venture der CA Immo Deutschland GmbH mit Hamburg Team Gesellschaft für Projektentwicklung mbH. Die geplante in-

terne Erschließungsstraße (Flurstück 320) befindet sich im Eigentum der CA Immo Deutschland GmbH.

I.2.3 Städtebauliche Situation und Bestand

Bebauungs-, Freiraum- und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet wurde als Teil der weitläufigen Eisenbahnbrache bis Mitte 2013 durch ein lang gestrecktes niedriges Gebäude an der Heidestraße geprägt, bei dem es sich um einen früheren Güterschuppen, mit einem dreigeschossigen Kopfbau im Norden und einem zweigeschossigen Kopfbau im Süden, handelte. Das über 200 m lange Gebäude befand sich zu gut zwei Drittel im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE und wurde durch kleinere Gewerbebetriebe zwischengenutzt. Ganz im Südosten des Geltungsbereichs befand sich in Ufernähe des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals ein weiteres kleines Gebäude.

Auf den nicht überbauten Flächen des Plangebietes dominierten neben versiegelten Befahrflächen, Ruderalfluren und niedriger Gehölzaufwuchs. Im Geltungsbereich war nur ein nach Berliner Baumschutzverordnung geschützter Baumstandort vorhanden. Die Säulenpappel wurde im März 2013 mit Genehmigung des Bezirksamtes gefällt. Als Ersatzmaßnahme wurde die Pflanzung von vier Straßenbäumen (Ulmus Resista) bestimmt.

Das Plangebiet wurde im Juni/Juli 2013 vollständig geräumt. Seither präsentiert sich das Gelände als vegetationslose Brach- und Baustellenfläche. Mitte 2014 wurde bereits mit dem Bau der Planstraße begonnen.

Das Gelände ist weitgehend eben und weist keine relevanten Höhenversprünge auf; die Geländehöhe liegt überwiegend bei 34,0 m über NHN (Normalhöhe Null). Im Südosten des Geltungsbereichs fällt das Gelände zum Kanalufer hin bis auf 33,5 m über NHN leicht ab. Der Grundwasserstand liegt bei etwa 3,30 m unter OK Gelände (Orientierende Baugrunderkundung Europacity – Baufelder 07 bis 12, GECO GmbH, Juni 2011). Eine natürliche ausreichende Tragfähigkeit des Baugrunds ist nicht durchgängig vorhanden.

Die umweltbezogene Ausgangssituation im Plangebiet wird im Abschnitt II.2 dieser Begründung (Umweltbericht) dargestellt.

I.2.4 Bestehendes Planungsrecht

Die Flächen im Geltungsbereich unterlagen lange Zeit der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Der Baunutzungsplan von 1958/60 weist für die Fläche zwar beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 aus. Da es sich jedoch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Baunutzungsplans um planfestgestelltes Bahngelände handelte, hat sich das Fachplanungsrecht durchgesetzt und der Baunutzungsplan ist für diese Flächen nicht wirksam geworden. Sie sind nach ihrer Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen.

Nach § 34 Abs. 1 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 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 Nutzung 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.

Die westliche Geltungsbereichsgrenze des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE entspricht der im Bebauungsplan 1-63 festgesetzten Straßenbegrenzungslinie der künftigen Heidestraße. Mit Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 am 13. März 2013 wurde die bis dahin gültige – mehrfach übergeleitete - durch „Allerhöchste Cabinets Ordre“ (ACO) vom 31.01.1872 erlassene Straßen- und Baufluchtlinie der Heidestraße im bisherigen Ausbauzustand ersetzt.

I.2.5 Verkehrserschließung

Motorisierter Individualverkehr

Das Plangebiet grenzt im Westen an die Heidestraße und wird künftig von dieser erschlossen. Die Heidestraße hat als übergeordnete Straße (Stufe II gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr) und Bundesstraße B 96 eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Im Süden stellt die Minna-Cauer-Straße den Anschluss an den Tiergartentunnel und die Invalidenstraße mit dem Bahnhofsvorplatz her, im Norden stellt die Perleberger Straße die Verbindung in das nördliche Moabit und die Fennstraße in Richtung Wedding her. 2009 verkehrten im Abschnitt der Heidestraße südlich der Nordhafenbrücke im Durchschnitt täglich mehr als 41.400 Kfz am Tag.

Die Heidestraße wird derzeit umgebaut. Die im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 erarbeitete Straßenplanung geht weiterhin von zwei Fahrstreifen je Richtung aus.

Die Feinerschließung der Neubauflächen im Plangebiet soll über eine ringförmige Erschließungsstraße mit 19 bzw. 15 m Breite erfolgen, über die auch die Zufahrt zu den geplanten Tiefgaragen abgewickelt werden soll. Die CA Immo Deutschland GmbH verpflichtet sich in einem am 31.07.2013 mit dem Land Berlin abgeschlossenen Erschließungsvertrag, u.a. diese Erschließungsstraße erstmalig herzustellen und unentgeltlich, kosten- und lastenfrei an das Land Berlin zu übergeben und zu übereignen. Die Herstellungsverpflichtung umfasst neben der Anlage der Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen auch die Anlage von Parkständen, die Pflanzung von Straßenbäumen und die Installation einer Straßenbeleuchtung. Mit dem Bau der Erschließungsstraße wurde bereits im Sommer 2014 begonnen.

Rad- und Fußgängerverkehr

Die bisher wenig attraktiven Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer in der Heidestraße werden sich nach Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen durch die Anlage beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr und großzügig breiter Gehwegbereiche verbessern. Die dafür erforderlichen Flächen übertragen die Grundstückseigentümer CA Immo und Bahn AG gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag unentgeltlich an das Land Berlin.

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 künftige Uferweg auf der Westseite des Kanals wird im Bebauungsplan 1-62b planungsrechtlich gesichert und dient in erster Linie der Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ziele der Umgebung. Die dafür erforderlichen Flächen werden ebenfalls unentgeltlich durch die Eigentümerin CA Immo an das Land Berlin übertragen. Der Uferweg grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich 1-92 VE an und ist über die Planstraßen 2.1 und 2.3 direkt erreichbar. Mit dem geplanten Bau von zwei Brücken über den Kanal wird eine Verbindung zu den Flächen östlich des Kanals und in Richtung Chausseestraße hergestellt.

Der südlich des Plangebietes im Bebauungsplan 1-62b vorgesehene Fußgänger- und Radfahrerbereich ist Teil einer übergeordneten Grün- und Wegeverbindung in Ost-West-Richtung (sog. „Döberitzer Grünzug“).

Öffentlicher Personennahverkehr

Durch den 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-Bahnteilstrecke zum Brandenburger Tor ist noch ohne größere Verkehrsbedeutung. Die Mitte des Plangebiets ist vom Hauptbahnhof etwa 700 m entfernt. In der Heidestraße und der Minna-Cauer-Straße verkehrt außerdem eine Buslinie mit Haltestelle an der Döberitzer Straße. Weitere Buslinien führen über den Europaplatz am Hauptbahnhof. In der Invalidenstraße wurde im Dezember 2014 eine neue Straßenbahnlinie in Betrieb genommen. Durch die künftige S-Bahnlinie S 21 wird sich die Erschließung des Plangebiets weiter verbessern.

I.2.6 Technische Infrastruktur

Im Rahmen des Umbaus der Heidestraße werden alle wichtigen Medienleitungen der Ver- und Entsorgung neu gelegt. Bei Beendigung der Baumaßnahme Heidestraße werden die Stromversorgung, die Trinkwasserversorgung und die Abwasserentsorgung sowie die Versorgung mit Fernwärme und Gas gesichert sein.

Der unmittelbare Hausanschluss der geplanten Wohngebäude kann über Leitungen in der internen Erschließungsstraße und über den Vorgartenbereich an der südwestlichen Geltungsbereichsgrenze erfolgen.

I.2.7 Denkmalschutz

Bau- und Gartendenkmale

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine eingetragenen Bau- und Gartendenkmale.

Östlich des Plangebiets, zwischen dem Schifffahrtskanal und der Scharnhorststraße, steht der 1748 angelegte Invalidenfriedhof wegen der historischen und kulturellen Bedeutung der Gesamtanlage und einzelner Grabmale unter Gartendenkmalschutz. Der Invalidenfriedhof ist ferner als Gedenkstätte zu betrachten, weil bis 1990 die Grenzanlagen der DDR durch den Friedhof verliefen.

An der Invalidenstraße stehen das als Museum für moderne Kunst genutzten Gebäude des ehemaligen Hamburger Bahnhofs und das Landessozialgericht unter Denkmalschutz.

Bodendenkmale

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.3 Planerische Ausgangssituation

I.3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Landesentwicklungsprogramm

Im Landesentwicklungsprogramm 2007 (GVBl. S. 629) werden die übergeordneten raum- und landesplanerischen Ziele für Berlin-Brandenburg bestimmt. Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung und ist Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen. Insbesondere sind in § 5 LEPro 2007 folgende für das Plangebiet relevante Grundsätze zur Siedlungsentwicklung festgelegt:

- die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereiche (§ 5 Abs. 1 LEPro),
- der Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, insbesondere die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen (§ 5 Abs. 2 LEPro),
- die Orientierung der Siedlungsentwicklung an der Verkehrsinfrastruktur in raumordnerisch festgelegten und durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossenen Siedlungsbereichen (§ 5 Abs. 3 LEPro).

Aufgrund der Lage am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal ist darüber hinaus auch die in § 6 Abs. 3 LEPro 2007 verankerte Sicherung und Entwicklung siedlungsbezogener Freiräume für die Erholung sowie zum Erhalt oder zur Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gewässerrändern beachtlich. Diesem Grundsatz der Raumordnung wird im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b Rechnung getragen, der einen durchgängigen öffentlich nutzbaren Uferweg planungsrechtlich sichert.

Landesentwicklungsplan Berlin Brandenburg

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B / 2009) (GVBl. S. 37) 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) und die siedlungsplanerischen Grundsätze (insbesondere die vorrangige Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotentiale innerhalb bestehender Siedlungsgebiete, Grundsatz 4.1).

In der Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplans Berlin Brandenburg (LEP B-B) ist das Bebauungsplangebiet als Gestaltungsraum Siedlung dargestellt. Gemäß der textlichen Festlegung 4.5 (Z) Abs.1 Nr. 2 ist im Gestaltungsraum Siedlung die Entwicklung von Siedlungsflächen, in denen auch Wohnnutzungen zulässig sein sollen (Wohnsiedlungsflächen), möglich. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE entspricht somit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Die Brandenburger Verordnung über den LEP B-B ist vom OVG Berlin-Brandenburg am 16. Juni 2014 für unwirksam erklärt worden, das Urteil ist jedoch noch nicht rechtskräftig und der LEP B-B findet (vorerst) weiterhin Anwendung. Die Berliner Verordnung über den LEPB-B bleibt von dieser Entscheidung unberührt.

I.3.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31) zuletzt geändert am 17. November 2015 (ABl. S. 2674) stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. Entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals sowie unmittelbar südlich des Plangebietes in Ost-West-Richtung sind Grünzüge in symbolischer Breite dargestellt.

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.

Zur Darstellung der Bauflächen geben die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans (AV-FNP)“ vom 8. September 2006 (ABl. S 3673) nähere Erläuterungen. Demnach sind M2-Flächen 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.

I.3.3 Landschaftsprogramm

Die im Landschaftsprogramm (LaPro) für das Plangebiet dargestellten Ziele und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden im Abschnitt II.1.2.7 dieser Begründung (Umweltbericht) ausführlich dargestellt. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Lage im dicht bebauten Innenstadtbereich und die daraus abgeleitete Notwendigkeit, kompensatorische Maßnahmen durchzuführen.

I.3.4 Stadtentwicklungsplanung

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 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 des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE als Teil der künftigen Europacity beiderseits der Heidestraße wird zusammen mit Flächen an der Lehrter Straße als mittelfristig bis 2020 realisierbares Wohnungsbaupotenzial für rund 3.000 Wohneinheiten angesehen.

I.3.4.2 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. Die geplante Wohnnutzung steht nicht im Konflikt mit dem StEP Zentren 3.

I.3.4.3 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 Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-92 VE 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 Heidestraße (ohne den Abschnitt südlich der Minna-Cauer-Straße) ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 als Teil des übergeordneten Straßensystems (Stufe II, Planungsperspektive bis 2025) dargestellt; ihr Ausbau als angebaute, gestaltete Stadtstraße ist Teil des Maßnahmenkonzepts.

Durch die Entwicklung eines Wohnstandortes in zentraler Innenstadtlage mit bereits vorhandener guter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel und an das Radwegenetz wird mit dem vorliegenden Bebauungsplan 1-92 VE den Planungszielen des StEP Verkehrs entsprochen.

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 sowie eine geplante Straßenbahntrasse vom Hauptbahnhof über die Invalidenstraße zum Nordbahn. Der Ausbau der Heidestraße als Teil des Maßnahmenkonzepts hat begonnen, die S 21 befindet sich zurzeit im Bau und die Straßenbahnstrecke wurde bereits in Betrieb genommen.

I.3.4.4 Stadtentwicklungsplan Klima

Der Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima, Mai 2011) zeigt die räumlichen und stadtplanerischen Aspekte des Klimas in Berlin. Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es, die Stadt auf den Klimawandel vorzubereiten. Der Klimawandel trifft die Städte auf besondere Weise, er wirkt sich auf das Bioklima und damit auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen aus. Ziel des Stadtentwicklungsplans Klima ist es

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

Das Bioklima des Plangebiets wird im Stadtentwicklungsplan Klima (2011), ebenso wie das großer 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 Kaltluftstroms 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 formuliert folgende für das Plangebiet relevante Ziele:

- Nachhaltige Stadtentwicklung durch Innenverdichtung und Aktivierung innerstädtischer Entwicklungspotenziale,
- Bewahrung und Qualifizierung der Innenstadt als Wohn- und Arbeitsort für sozial unterschiedliche Bevölkerungsgruppen,
- Neuformulierung der Berliner Stadtgestalt in einer identifikationsstiftenden Innenstadt,
- Verflechtung von Einzelplanungen und Schaffung überbezirklicher städtebaulich-stadtgestalterischer Zusammenhänge.
- Qualifizierung des öffentlichen Raumes durch Verbesserung der Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität und Verknüpfung innerstädtischer Grün- und Freiflächen

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 beabsichtigten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans stimmen mit den oben genannten Planungszielen überein. 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, das für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE im Rahmen eines zweistufigen Wettbewerbs weiter entwickelt wurde und nun den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans zugrunde liegt.

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 u.a. 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 CO₂ 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“, das durch sein Wegenetz den Rad- und Fußverkehr für die alltäglichen Wege im Quartier stärkt.
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.
 - Der Kanalraum mit der Uferpromenade ist die wichtigste Freiraumachse. Er soll vorrangig der touristischen Nutzung dienen und kommt den geplanten Quartieren zugute.
5. Das Verkehrsnetz integrativ ausbauen
- Die Heidestraße wird zu einem Boulevard mit gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und Relevanz ausgebaut.
 - 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.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE, der nur einen kleinen Teilbereich der in den Masterplan einbezogenen Flächen umfasst, ist im Masterplan als Wohnbaufläche mit einem Wohnanteil von 70 – 80% dargestellt. Die Höhe der Bebauung soll sich an den für Berlin typischen Trauf- und Firsthöhen orientieren und das Maß der baulichen Nutzung durchschnittlich eine GFZ von 2,8 aufweisen. Die Bebauung entlang der Heidestraße wird als bevorzugter Bereich für Einzelhandel und Gastronomie angesehen.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen somit im Wesentlichen den für diesen Teilbereich entwickelten Planungszielen.

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 16.12.2005, S. 4613). Es wurde in der Folge in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen.

Im Rahmen des Stadtumbauprogramms wurden bereits Projekte im Bereich des Kunstcampus am Hamburger Bahnhof gefördert und der Bau eines ersten südlichen Teilabschnitts der Uferpromenade auf der Westseite des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals realisiert.

Zu den weiterhin geplanten Maßnahmen mit Relevanz für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE, gehört eine übergeordnete Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer, die als so genannter „Döberitzer Grünzug“ zwischen dem Fritz-Schloß-Park westlich des Poststadions und dem Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals konzipiert ist.

Die Grünverbindung soll aus Richtung Westen über die Döberitzer Straße und den geplanten Kunst-Campus bis zur geplanten Kanalbrücke am Invalidenfriedhof verlaufen. Solange die Rieckhalle einer direkten Wegeführung im Bereich des Kunst-Campus entgegensteht, soll der Fußgänger und Fahrradverkehr über die unmittelbar südlich des Plangebietes vorgesehene Verkehrsfläche abgewinkelt werden. Die insgesamt 20 m breite Verkehrsfläche, die im Bebauungsplan 1-62b als „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzt wird, soll deshalb eine entsprechende Grüngestaltung erhalten und nur untergeordnete Erschließungsfunktion für den motorisierten Verkehr übernehmen.

I.3.5.4 Luftreinhalteplan

Das Land Berlin hat im Jahr 2005 auf Grundlage der 22. BImSchV (mittlerweile gilt die 39. BImSchV) einen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufgestellt, in dem es insbesondere um die Verringerung von Feinstaub bis zum Jahr 2010 ging. Da weiterhin Überschreitungen von Luftqualitäts-grenzwerten für Feinstaub und Stickstoffdioxid und des kommenden Zielwertes für Benzo(a)pyren auftreten, wurde vom Senat am 18.06.2013 eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Jahre 2011 bis 2017 beschlossen. Der Plan 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. Im Vordergrund steht dabei die weitere Verringerung von Feinstaub, da für diesen Luftschadstoff in Berlin noch die höchsten Grenzwertüberschreitungen gemessen werden.

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; ebenso die Lage des Plangebiets innerhalb des im Flächennutzungsplan dargestellten Vorrangebotes Luftreinhaltung. Im Bebauungsplan werden deshalb Regelungen zur Verwendung von Brennstoffen getroffen.

I.3.5.5 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 6.1.2015 vom Senat beschlossen. Der Lärmaktionsplan zielt darauf ab, schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern oder zu vermindern. Er bereitet Maßnahmen vor, die durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den jeweilig geltenden Rechtsvorschriften umgesetzt werden sollen.

Die Lärmaktionsplanung erfolgt rahmensetzend für die gesamtstädtische Ebene sowie konkretisierend für zwölf ausgewählte Konzeptgebiete und acht Konzeptstrecken. Das Plangebiet gehört nicht zu einem solchen Konzeptgebiet, in seinem Umfeld sind keine Konzeptstrecken vorhanden.

Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen durch chronischen Lärmstress. Im Lärmaktionsplan werden deshalb Maßnahmenstufen festgelegt, die den Handlungsbedarf für lärmbelastete Bereiche oberhalb dieser gesundheitsrelevanten Schwellenwerte bestimmen. Bei Stufe 1 (Werte ab 70/60 dB(A) tags/nachts) sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden. Die Werte der Maßnahmenstufe 2 (65/55 dB(A) tags/nachts) 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.

Dabei wird in der „Handreichung zur umfassenden Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung – Aspekt Lärminderung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2013) auf die Berücksichtigung lärmrobuster Stadtstrukturen verwiesen, z.B. kann durch die Lage und Zentralität eines Quartiers, die Qualität seiner Anbindungen sowie schnell erreichbare,

attraktive Ruhe- und Grünbereiche ein Ausgleich zu hohen Lärmbelastungen geschaffen werden. Im Quartier selbst sollen lärmrobuste städtebauliche Strukturen 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.

Im Bebauungsplan 1-92 VE wird auf die bestehende Vorbelastung durch Verkehrslärm mit der Ausbildung lärmrobuster Baustrukturen im Sinne der Lärmaktionsplanung reagiert und es werden umfangreiche Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen.

I.3.6 Bereichsentwicklungsplanung

Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept der vom Bezirk Mitte am 18.11.2004 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 entlang der Heidestraße ein Kerngebiet mit hohem Wohnanteil dargestellt. Der Kanal wird von Grünzügen eingefasst und an zwei Stellen durch Fuß- und Radwege überbrückt.

Fachplan Grün- und Freiflächen

Der Fachplan Grün- und Freiflächen des Bezirks Mitte von Berlin (Bezirksamtsbeschluss vom 2.12.2008, BVV-Beschluss vom 18.6.2009) als ergänzender sektoraler Fachplan zur Bereichsentwicklungsplanung trifft Aussagen zum künftigen Freiraumkonzept, die auch das Plangebiet 1-92 VE tangieren: Der Döberitzer Grünzug und der künftige Uferweg entlang des Schiffahrtskanals sind darin als bezirkliche Grünverbindungen dargestellt; südlich der Kieler Brücke sind zwei neue Kanalquerungen vorgesehen.

I.3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen

I.3.7.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Berlin Mitte

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte wurde als fachlicher Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung am 18.11.2010 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.

Das Einzelhandelskonzept geht davon aus, dass sich zur Versorgung des neu entstehenden Stadtquartiers im Bereich der Heidestraße mittelfristig ein Nahversorgungszentrum entwickeln soll. 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, die vorrangig auf Beschränkungen von Einzelhandelsbetrieben außerhalb der bezirklichen Zentren abzielen.

Im Hinblick auf die Anordnung des gebietsversorgenden Nahversorgungszentrums auf Flächen westlich der Heidestraße beschränkt der vorliegende Bebauungsplan 1-92 VE die Ansiedlung von

Einzelhandelsbetrieben im Einklang mit dem bezirklichen Zentrenkonzept. Bis zur Realisierung des Nahversorgungszentrums kann die Versorgung des Plangebiets durch den Hauptbahnhof weitgehend gedeckt werden.

I.3.8 Angrenzende Bebauungspläne

I.3.8.1 Bebauungsplan 1-62b

Der aus der Teilung des Bebauungsplans 1-62 hervorgegangene Plan dient der planungsrechtlichen Vorbereitung der städtebaulichen Umstrukturierung der Flächen östlich der Heidestraße. Der Entwurf dieses Bebauungsplans umfasst die Flächen zwischen der Heidestraße und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, mit Ausnahme der Teilflächen, die Gegenstand der vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92 VE und 1-93 VE sind. Er sieht Festsetzungen insbesondere zu Art und Maß der baulichen Nutzung auf den Baugrundstücken vor. Entlang der Heidestraße und im Bereich nördlich des früheren Hamburger Bahnhofs sieht der Plan Mischgebietsflächen, entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals ein allgemeines Wohngebiet vor. Ein Kerngebiet im Süden des Plangebiets steht in einem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit den Kerngebieten im bahnhofsnahen Umfeld am künftigen Europaplatz. 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 Gemeinbedarfsfläche „Justiz“ gesichert.

Eine öffentliche Parkanlage südlich der Nordhafenbrücke in Ergänzung der vorhandenen Grünfläche am Nordhafen, ein zentraler Stadtplatz mit Wasserzugang, ein Uferweg entlang des Kanals und eine Wegeverbindung im Zuge des Döberitzer Grünzugs sollen ein zusammenhängendes Grün- und Freiflächensystem und für Touristen und Anwohner eine straßenunabhängige öffentliche Durchwegung schaffen. Zur besseren Vernetzung der Grünflächen und Wegeverbindungen wird der Bau von zwei Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal planungsrechtlich vorbereitet.

Im Juni 2012 wurden für den Bebauungsplan 1-62b die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und eine erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Die Flächen der vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92 VE und 1-93 VE waren zu diesem Zeitpunkt noch Bestandteil seines Geltungsbereichs. Seit Ende März 2013 wird das Bebauungsplanverfahren 1-62b aufgrund der festgestellten außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung des Gebietes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weitergeführt.

Um von den Änderungen der BauNVO (2013) Gebrauch machen zu können, erfolgte im September 2014 ein Beschluss zur Neueinleitung des Verfahrens und im November/Dezember 2014 wurde die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wiederholt. Im Februar 2015 wird die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

I.3.8.2 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. Die östliche Straßenbegrenzungslinie der Heidestraße bildet zugleich die Geltungsbereichsgrenze des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1-92 VE.

I.3.9 Planfeststellungen

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1-92 VE befinden sich keine planfestgestellten Flächen oder Anlagen. Ein Großteil der Flächen östlich der Heidestraße war bis 2008 als Teil des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs eisenbahnrechtlich gewidmet. Gemäß Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 1. März 2008 und vom 30. Juli 2008 wurden die Flurstücke 204 und 205 der Flur 43, Gemarkung Tiergarten, zu denen auch das Plangebiet (heutige Flurstücke 319, 320, 321 und 322) gehörte, von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes freigestellt.

I.3.10 Baulasten und Grunddienstbarkeiten

Für die im Geltungsbereich liegenden Flurstücke sind im Grundbuch keine Belastungen eingetragen. Für die Umsetzung der geplanten Bauvorhaben ist temporär auf künftig öffentlichen, an das Plangebiet angrenzenden Flächen, die Eintragung von Baulasten zur Sicherung der Feuerwehrschießung erforderlich. Eine Verpflichtungserklärung der Grundstückseigentümerin zur Eintragung entsprechender Baulasten liegt vor.

I.4 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Masterplan und städtebaulicher Entwurf ASTOC

Mit der Aufgabe des Containerbahnhofs, 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. Vorangegangen war 1996 die Eröffnung des Museums für Gegenwart im früheren Hamburger Bahnhof, das 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 5.5.2009, BVV Drucksachen-Nr: 1236/III, Senatsbeschluss Nr. S-2050/2009 vom 5.5.2009). Im Zu-

sammenhang 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.

Bebauungsplanverfahren 1-62 und 1-62b

Am 18. August 2009 beschloss das Bezirksamt Mitte die Aufstellung des Bebauungsplans 1-62, der bis auf die Heidestraße (B-Plan 1-63) und den Bereich am Europaplatz (B-Plan II-201c) den überwiegenden Teil des Masterplangebiets zum Gegenstand hatte. Der Masterplan und der städtebauliche Entwurf des Büro ASTOC bildeten die Grundlage für den Bebauungsplanentwurf.

Im Juli 2011 wurde außerdem ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, der Vivico Real Estate GmbH (jetzt CA Immo Deutschland GmbH) und der DB AG als Grundstückseigentümer über die weitere städtebauliche Nutzung des Bereichs Europacity geschlossen. Es wurde vereinbart, dass der Masterplan Berlin Heidestraße Grundlage für den weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess ist. Er soll durch die Aufstellung von Bebauungsplänen - ergänzt um städtebauliche Verträge - konkretisiert werden. Im Rahmenvertrag hat sich der seinerzeitige Eigentümer verpflichtet, die für öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen vorgesehenen Flächen unentgeltlich an das Land Berlin abzutreten und rechtzeitig freizumachen. Ebenso wurden die privaten Eigentümer zur anteiligen Tragung der Herstellungskosten der Heidestraße und der künftig öffentlichen Grün- und Freiflächen verpflichtet. Weiterhin wurde vereinbart, dass ggf. erforderliche Altlastensanierungen durchgeführt und notwendige Wohnfolgeeinrichtungen im Gebiet geschaffen werden bzw. eine finanzielle Beteiligung bei ihrer Bereitstellung andernorts erfolgt.

Nach Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Behörden sowie der Abwägung der Ergebnisse wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans 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.

- Als ersten dieser Teilpläne konnte im Spätsommer 2012 der Entwurf des Bebauungsplans 1-62b, der zu dieser Zeit auch noch den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE umfasste, öffentlich ausgelegt werden. Er sah für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE folgende Festsetzungen vor:
- Entlang der Heidestraße (bis 50 m Grundstückstiefe) Mischgebiete mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 3,3 bei höchstens 6 Vollgeschossen.
- Zum Kanal hin allgemeine Wohngebiete mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 2,4 bzw. 3,0 bei höchstens 6 Vollgeschossen.
- Weiterhin eine ringförmige Erschließungsstraße, festgesetzt als öffentliche Straßenverkehrsfläche.

Zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hin – bereits außerhalb des Geltungsbereichs 1-92 VE – wurde für die dort geplante vorrangig touristisch zu nutzende Uferpromenade die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Uferweg“ vorgesehen und für den Döberitzer Grünzug südlich des Geltungsbereichs 1-92 VE eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“. Der Nutzungszweck und die Abgrenzung dieser Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird auch im weiteren Bebauungsplanverfahren 1-62b beibehalten (erneute Behördenbeteiligung Ende 2014 und öffentliche Auslegung Anfang 2015).

Mit Beschluss vom 26. März 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 AGBauGB festgestellt. Seither werden die o.g. Bebauungsplanverfahren durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in eigener Zuständigkeit weitergeführt.

Städtebaulicher Wettbewerb

In einem vertiefenden städtebaulichen Wettbewerb im Juni 2012 wurden die Rahmenbedingungen für die künftige Gestaltung der Baublöcke südlich des geplanten zentralen Stadtplatzes gesetzt und der Entwurf des Architekturbüros André Poitiers aus Hamburg als Grundlage für die weitere Planung ausgewählt.

Nachfolgend hat die Vorhabenträgerin die Flächen des Plangebiets erworben und das städtebauliche und hochbauliche Konzept für diesen Teilbereich weiterentwickelt und konkretisiert. Entsprechend den Vereinbarungen zur Qualitätssicherung im Rahmenvertrag wurde Ende 2012 für die im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE gelegenen Bauflächen ein weiterer beschränkter Wettbewerb mit 21 teilnehmenden Büros durchgeführt. Eigentümer, Land Berlin und CA-Immo waren in der Wettbewerbs-Jury vertreten.

Für die nördlichen Bauflächen beiderseits der Planstraße 2.2 verlieh das Preisgericht im März 2013 einen ersten Preis an die Arbeitsgemeinschaft ECB – zanderroth architekten / ZOOMARCHITECTEN GmbH (Berlin). Für das am Wasser gelegene Baufeld wurde der Entwurf auf Empfehlung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Sommer 2013 nochmals grundlegend überarbeitet. Die Bearbeitung erfolgte durch das Büro Baumschlager Hutter. Für die Bauflächen südlich der Planstraße 2.3 zeichnete das Preisgericht die Arbeit von Max Dudler Architekten (Berlin) mit dem ersten Preis aus.

Das aus dem Wettbewerbsverfahren hervorgegangene Baukonzept bildet die Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE und wurde – unterteilt in weitere Baufelder – durch die Wettbewerbsgewinner und ergänzende Architekturbüros aus dem Wettbewerbsverfahren weiter ausgearbeitet. Die Bauvorhaben fügen sich in die Gesamtplanung für die Europa-City ein.

Geplant ist eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung mit überwiegend sechs, teilweise auch siebengeschossigen Wohngebäuden. Die beiden nördlichen Baublöcke werden durch die Ausbildung jeweils eines Sockelbaukörpers mit aufgesetzten Einzelgebäuden aufgelockert.

Eine durchgängig geschlossene rund 25 m hohe Blockkante zur stark verkehrsbelasteten Heidestraße grenzt das Quartier auch gegen Lärm ab.

Insgesamt sind etwa 500 Miet- und Eigentumswohnungen unterschiedlicher Größe vorgesehen. Damit kann an diesem Standort ein relevanter Beitrag zur jährlich geplanten Wohnungsneubaurate Berlins realisiert werden. Die dominierende Wohnnutzung wird durch eine in die Blockrandbebauung integrierte Kindertagesstätte im nordwestlichen Baufeld ergänzt und die Heidestraße soll durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe in den Erdgeschosszonen der Neubebauung belebt werden.

Die bis zu 270 Stellplätze auf den Baugrundstücken sind ausschließlich in Tiefgaragen mit Zufahrt von der gebietsinternen Erschließungsstraße vorgesehen, die darüber hinaus weitere notwendige Erschließungsfunktionen der Neubebauung (Zuwegungen, technische Infrastruktur, Müllentsorgung usw.) übernimmt. Für den Notfall- und Rettungsverkehr sind zusätzlich Anfahrmöglichkeiten über angrenzende Verkehrsflächen außerhalb des Plangebietes (geplanter Uferweg und Döberitzer Grünzug) angedacht.

Die grüneprägten Blockinnenbereiche der Baublöcke umfassen Wohnnutzungen zugeordnete private Außenbereiche und gemeinsam zu nutzende Grünflächen, in denen auch die bauordnungs-

rechtlich notwendigen Kinderspielflächen und im nordwestlichen Baufeld auch der Freibereich der Kindertagesstätte untergebracht werden können. Begrünte Dachflächen und eine Blockdurchwegung im Bauland mit der Bezeichnung Wohnen 3 ergänzen das Freiraumkonzept im Plangebiet. Es ist im Übrigen auf das Freiraumkonzept des Büros relais für die unmittelbar angrenzenden Freiflächen entlang des Schifffahrtskanals abgestimmt, das aus einem freiraumplanerischen Wettbewerb hervorgegangene ist.

Dieses sieht eine eher steinerne Uferpromenade mit vereinzelt Solitärpflanzungen vor. Die privaten Vorgärten der kanalseitigen Gebäude im Bebauungsplangebiet 1-92 VE sollen durch breite Heckenpflanzungen mit integrierten Sitznischen abgeschirmt werden. Baumbestandene Platzbereiche in Verlängerung der von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen verzahnen die Uferpromenade mit dem Wohnquartier und schaffen so attraktive Wegeverbindungen.

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 30. Mai 2013 die Durchführung des Planverfahrens nach § 12 BauBG (Vorhaben- und Erschließungsplan) beantragt, um die projektierten Bauvorhaben zügig umsetzen zu können. Gegenstand des Antrags waren die oben genannten ausgewählten Wettbewerbsentwürfe. Der Antrag wurde befürwortet und am 6. August 2013 der Aufstellungsbeschluss gefasst.

Die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist sinnvoll und geboten, da die Antragstellerin das Vorhaben konkret planen und zügig umsetzen will. Während hier die Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung des projektierten und gemeinsam abgestimmten Bauvorhabens vorliegen, behinderten verschiedene Problemstellungen im übrigen Plangebiet des Bebauungsplans 1-62b einen zügigen Abschluss des laufenden Aufstellungsverfahrens. Der bisher vorliegende Bebauungsplanentwurf hat als Angebotsplanung nur den städtebaulichen Rahmen vorgegeben. Beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan besteht jedoch nunmehr auch die Möglichkeit die konkreten Entwürfe der Gebäude, eine Kindertagesstätte sowie die gewerbliche Nutzung in der Erdgeschosszone der Heidestraße mittels der Projektpläne im Durchführungsvertrag festzuschreiben.

Gegenüber den im Masterplan angegebenen Dichtewerten von 2,8 für diesen Teilbereich, sieht der vorhabenbezogene Bebauungsplan eine um 0,3 höhere durchschnittliche GFZ von 3,1 vor. Diese zusätzliche Nutzungsmöglichkeit über das im Rahmenvertrag vereinbarte und im bisherigen Bebauungsplanentwurf 1-62b enthaltene Maß hinaus wurde zum Anlass genommen, im Durchführungsvertrag eine Regelung zu preiswertem Wohnungsbau aufzunehmen (siehe III.3.9).

II. UMWELTBERICHT

II.1 Einleitung

II.1.1 Inhalt und wichtige Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

Im Folgenden werden die Inhalte und wichtigsten Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE kurz zusammengefasst. Eine ausführliche Darstellung erfolgt im Kapitel III.1 (Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt).

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan soll die Entwicklung eines Teilbereichs des ehemaligen Bahn- und Gewerbegebiets östlich der Heidestraße zu einem neuen gemischt genutzten Stadtquartier ermöglichen; innerhalb des Geltungsbereichs 1-92 VE sind vorrangig Wohnnutzungen vorgesehen. Dem Plan liegt ein abgestimmtes Bauungs- und Nutzungskonzept (Masterplan Heidestraße) zugrunde, das durch folgende Merkmale charakterisiert ist:

- Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einer Berlin-typischen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeitsplätzen,
- Entwicklung eines identitätsstiftenden städtebaulich-architektonischen Erscheinungsbildes, für die Flächen östlich der Heidestraße mit engem Bezug zum Wasser
- Umgestaltung der Heidestraße und ihrer Randbereiche zu einer urbanen Quartiersachse mit vielfältigen Nutzungsangeboten,
- Verknüpfung mit den umliegenden Stadtquartieren über neue Grün- und Wegeverbindungen u.a. durch Brücken über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal,
- differenzierte Höhenentwicklung der Bebauung in Anlehnung an die berlintypische Traufhöhe,
- Entwicklung von öffentlichen Räumen mit Aufenthaltsqualitäten,
- nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des neuen Quartiers.

II.1.2 Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung bei der Aufstellung

II.1.2.1 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)

Bauleitpläne sollen nach § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung für künftige Generationen 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, den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch die Stadtentwicklung zu fördern sowie das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigenden Belange des Umweltschutzes werden in § 1 Abs. 6 Nr. 7 konkretisiert.

§ 1a BauGB enthält ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz. Sie fordern den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, z.B. durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung, sowie die Begrenzung von Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß. Der Bebauungsplan trägt diesem Ziel durch Wiedernutzbarmachung bereits vorgenutzter Siedlungsflächen in innenstadttypischer Dichte Rechnung. Dadurch kann eine Bebauung von Flächen vermieden werden, die, unter dem Aspekt des Bodenschutzes, als sensibler einzustufen wären. Die im Zuge der Umnutzung zu erwartende Sanierung von Bodenverunreinigungen trägt

zu einer verbesserten Leistungsfähigkeit des Bodens bei. Wegen der unter Aspekten des Bodenschutzes sinnvollen verdichteten Bauweise ist eine Begrenzung der Bodenversiegelung im Bezug auf das Plangebiet nur eingeschränkt möglich.

Weiterhin ist nach § 1a BauGB die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz in der Abwägung zu berücksichtigen. Dies erfolgt in Kapitel II.2.4 dieses Umweltberichts. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die bei Realisierung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe bereits vorher zulässig waren.

Maßnahmen, die den Erfordernissen des Klimaschutzes dienen, denen im Bebauungsplan Rechnung zu tragen ist, werden in Kapitel II.2.4 erläutert.

In § 2a des Baugesetzbuches wird bestimmt, dass in der Begründung die aufgrund einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes in einem Umweltbericht darzulegen sind, der hiermit vorliegt.

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)

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft so zu schützen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, d.h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, bzw. – soweit dies nicht möglich ist – auszugleichen oder zu ersetzen (§§ 13 - 15 BNatSchG).

Im Umweltbericht werden die auf Grund des Bebauungsplans zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft an Hand der Schutzgüter der Umweltprüfung ermittelt und ggf. das Vorliegen eines Eingriffs festgestellt (vgl. Kap. II.2.4.1). Nach § 18 Abs. 1 BNatSchG wird über Maßnahmen zu Vermeidung, Ausgleich und Ersatz nach den Vorschriften des BauGB entschieden.

§ 30 BNatSchG stellt bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, unter gesetzlichen Schutz. Im Geltungsbereich ist kein nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop vorhanden.

§ 44 BNatSchG regelt die Zugriffsverbote für besonders und streng geschützte Arten. In der Umweltprüfung werden die von den Schutzbestimmungen betroffenen Arten ermittelt und es wird in Kap. II.2.4.2 geprüft, für welche Arten mit welchen Maßnahmen ein Verstoß gegen die Schutzbestimmungen vermieden werden kann.

Vorschriften auf Landesebene (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln) sind nur insoweit anzuwenden, wie das Bundesnaturschutzgesetz den Sachverhalt nicht abschließend regelt oder ausdrücklich einzelne Sachverhalte Landesregelungen überlässt. Dies ist vorliegend nicht erkennbar.

II.1.2.3 Gesetze und Verordnungen zum Bodenschutz

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 101 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- Berliner Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Berliner Bodenschutzgesetz - Bln BodSchG) vom 24. Juni 2004 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert durch (GVBl. S. 209)
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 102 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist es, den Boden in der Leistungsfähigkeit seiner natürlichen Funktionen und Nutzungen aller Art zu sichern oder wiederherzustellen. Unter Beachtung der bestehenden und künftigen Anforderungen an die Nutzung des Bodens sind Gefahren für den Boden und vom Boden ausgehende Gefahren für den einzelnen oder die Allgemeinheit abzuwehren. Weiterhin müssen vorsorgebezogene Anforderungen einen dauerhaften Schutz der Funktionen des Bodens gewährleisten. Das Bundesbodenschutzgesetz fordert den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden.

Wegen der aus der Vornutzung des Geländes resultierenden Bodenverunreinigungen kommt Planungen zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Bodens eine hohe Bedeutung zu. Die zu erwartenden Auswirkungen der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans auf den Boden und seine Funktionen werden in Kapitel II.2.2.3 erläutert. Festsetzungen und geplante Maßnahmen zur Sicherung und Wiederherstellung werden in Kapitel II.2.4.4 beschrieben.

II.1.2.4 Gesetze, Verordnungen und Pläne zum Immissionsschutz

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Artikel 87 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 5. Dezember 2005 (GVBl. S. 735, ber. 2006 S. 42), zuletzt geändert durch Art. I Erstes ÄndG vom 3. Februar 2010 (GVBl. S. 38)
- DIN 18005-1, Schallschutz im Städtebau
- Lärmaktionsplan Berlin 2013 – 2018 vom 6. Januar 2015
- Luftreinhalteplan Berlin 2011-2017 von Juni 2013.

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

Gemäß § 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.

Zum Schallschutz sind bei Festsetzungen in Bebauungsplänen im Rahmen der Abwägung die Orientierungswerte der DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau) heranzuziehen. Können diese Werte bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten. Der für das Plangebiet als Vergleich herangezogene Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete beträgt 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Im Lärmaktionsplan werden Maßnahmestufen festgelegt, die den Handlungsbedarf für lärmbelastete Bereiche bestimmen. Bei Stufe 1 (Werte ab 70/60 dB(A) tags/nachts) sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden. Die Werte der Maßnahmenstufe 2 (65/55 dB(A) tags/nachts) dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung. Diese Pegel wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt. Zu den für das Plangebiet städtebaulich relevanten Aspekten der Lärminderungsplanung gehört die Forderung nach „lärmrobusten städtebaulichen Strukturen“. Da eine ausschließliche Orientierung an den Werten der DIN 18005-1 dazu führen würde, dass ein Wohnen an Hauptverkehrsstraßen unmöglich würde, sollen Strukturen geschaffen werden, die sich mit der Belastungssituation an der schallzugewandten Seite auseinandersetzen sowie ruhige, schallabgeschirmte Bereiche schaffen. Sie sollen aufgrund ihrer „Gesamtqualitäten“ die Lärmbelastungen in einem gewissen Grad kompensieren und dadurch trotz Lärmbelastungen noch attraktiv sein.

Hinsichtlich der Luftgüte ist die 39. BImSchV zu beachten, die Immissionsgrenzwerte für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (Partikel PM₁₀ und PM_{2,5}), 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 ₂	Stundenmittelwert	200	18
	Jahresmittelwert	40	
PM ₁₀	Tagesmittelwert	50	35
	Jahresmittelwert	40	
PM _{2,5} *	Jahresmittelwert	25	
Benzol	Jahresmittelwert	5	

* gültig ab 2015

Berlin hat im Jahr 2005 auf Grundlage der 22. BImSchV (mittlerweile geltend 39. BImSchV) 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. Aufgrund anhaltender Überschreitungen von Luftqualitäts-grenzwerten (für Feinstaub und Stickstoffdioxid und des kommenden Zielwertes für Benzo(a)pyren) auftreten, musste der bisherige Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden. Der neue Luftreinhalteplan 2011-2017 strebt insbesondere die weitere Verringerung von Feinstaub an, da für diesen Luftschadstoff in Berlin noch die höchsten Grenzwertüberschreitungen gemessen werden.

Sowohl die aus der geplanten Nutzung im gesamten Neuordnungsbereich beiderseits der Heiðestraße resultierenden Emissionen sowie die durch die geplante Bebauung veränderten Durchlüftungsverhältnisse als auch die aus der geplanten Nutzung resultierende gesteigerte Schutzbedürftigkeit vor schädlichen Immissionen wurden in Fachgutachten untersucht. Im Plangebiet wird bei Realisierung der Neubebauung die Belastung mit Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Langfristig sind - ggf. unter Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen - jedoch keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.

II.1.2.5 Wasserhaushaltsgesetz, Berliner Wassergesetz und zugehörige Verordnungen

- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 320 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005 (GVBl. S. 357, ber. 2006, S. 248 und 2007, S. 48), zuletzt geändert durch Art. III Umweltschaden-Ausführungsgesetz vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209)
- Verordnung über die Erlaubnisfreiheit für das schadloze Versickern von Niederschlagswasser (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung - NWFreiV) vom 24. August 2001 (GVBl. S. 502)

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE sind vor allem die Bestimmungen zur Bewirtschaftung des Grundwassers (Kapitel 2, Abschnitt 4) des WHG 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 eine mögliche Befreiung vom Niederschlagswasserentgelt ein Anreiz für die ortsnahe Versickerung geschaffen. Regelungen zur Versickerung können auch in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

Das Land Berlin regelt mit § 36b BWG und der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung die Erlaubnisfreiheit der Versickerung von Niederschlagswasser, das auf versiegelten Flächen anfällt. Danach bedarf es keiner Erlaubnis, wenn nicht verunreinigtes Niederschlagswasser außerhalb von Wasserschutzgebieten und Altlastenverdachtsflächen versickert wird. Es darf von nichtmetallischen Dachflächen, Erschließungsflächen auf Wohngrundstücken und Erschließungsstraßen in reinen Wohngebieten stammen. Zusätzlich werden Anforderungen an die Versickerungsanlage definiert. Von den Bestimmungen können im Einzelfall Ausnahmen zugelassen werden.

Die Bestimmungen zur Bewirtschaftung des Grundwassers werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Einen Überblick über den Zustand des Wasserhaushaltes wird in Kapitel II.2.1.4 ge-

geben, die Auswirkungen des Plans sind in Kapitel II.2.2.4 dargestellt. Festsetzungen zur örtlichen Versickerung von Niederschlagswasser werden im Bebauungsplan nicht getroffen. Die ggf. notwendigen Maßnahmen zur Bodensanierung wirken sich längerfristig positiv auf die Schadstoffbelastung des Grundwassers aus.

II.1.2.6 Baumschutzverordnung

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

Im Plangebiet sind keine Bäume mehr vorhanden, die unter die Baumschutzverordnung fallen.

II.1.2.7 Landschaftsprogramm

- Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 29. Juli 1994 (ABl. S. 2331), zuletzt geändert durch Senatsbeschluss vom 12. April 2011.

Das Landschaftsprogramm 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 und Freiraumnutzung für Berlin dar.

Der Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz stellt das gesamte Plangebiet noch als Industrie- und Gewerbefläche dar, entsprechend der Legende zum Plan sind aber die aktuellen Ausweisungen des Flächennutzungsplans (Siedlungsgebiet) bei der Bestimmung der Entwicklungsziele und Maßnahmen zu Grunde zu legen. Diese sind für das Plangebiet:

- Erhöhung der naturwirksamen Flächen,
- kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtungen,
- Berücksichtigung des Boden- und Gewässerschutzes,
- dezentrale Regenwasserversickerung,
- Förderung emissionsarmer Heizsysteme,
- Immissionsschutz.

Das Plangebiet liegt im Vorranggebiet Luftreinhaltung, das die gesamte Berliner Innenstadt umfasst.

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

- Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten 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.

In einer Überarbeitung des Programmplans wurden Kern- und Verbindungsflächen des Biotopverbundes an Hand von Leitarten identifiziert. Danach gehört das Gebiet Heidestraße zu den Kernflächen Berliner Biotopverbundsystems.

Der Programmplan Landschaftsbild kartiert das Gebiet Heidestraße 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 Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen),
- Beseitigung der Landschaftsbeeinträchtigungen,
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente.

Der östlich angrenzende Kanal wird als historisch eingestuft und soll als städtisches und siedlungsgeprägtes Strukturelement erhalten werden.

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung des Landschaftsprogramms ordnet weite Teile des Plangebietes 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, der unmittelbar südlich des Plangebietes verläuft und der Uferweg entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals.

Im Bebauungsplan werden die für den Geltungsbereich relevanten Ziele des Landschaftsprogramms weitgehend berücksichtigt. Die oben genannten Grünzüge befinden sich jedoch nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1-92 VE sondern im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b, wo sie als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Uferweg“ bzw. Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzt werden sollen.

Durch die Festsetzung von Maßnahmen zur Begrünung (Dachbegrünung, Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken) und zum Verbot luftverunreinigender Heizbrennstoffe werden ebenfalls Ziele des Landschaftsprogramms realisiert.

Im Bericht zur Begründung und Erläuterung werden weiterhin Richtwerte für die Versorgung mit Frei- und Grünflächen angegeben, die im Stadtgebiet angestrebt werden:

Größenrichtwerte für Grünflächen

Fläche *	Richtwert [m²/Einw.]	Erläuterung
private Grünfläche auf Wohngrundstücken	11	Überwiegend Vegetationsflächen (inkl. Dachbegrünungen), eingeschlossen Freizeit- und Bewegungsflächen für Erwachsene (nutzbar mindestens 1 m²/Einwohner)
wohnungsnahe Parkanlage	6	im 500 m Gehbereich; Mindestgröße 0,5 ha
siedlungsnahe Parkanlage	7	a) im ca. 1.000 m Gehbereich, Mindestgröße 10 ha b) im ca. 1.500 m Gehbereich oder ca. 20 min Fahrbereich, Mindestgröße 50 ha

* Die Versorgung mit Spiel- und Sportplätzen ist nicht Teil dieser Umweltprüfung sondern wird im Kap. III.3.1.1.2 behandelt.

II.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**II.2.1 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes****II.2.1.1 Schutzgut Mensch****II.2.1.1.1 Lärm**

Das Plangebiet liegt im Zentrum Berlins. Es grenzt unmittelbar an die stark befahrene Heidestraße. Weiter westlich verlaufen zudem ebenfalls stark befahrene Schienenwege mit nächtlichem Güterverkehr.

Die auf Grundlage des § 47c BImSchG für das gesamte Stadtgebiet erstellte Lärmkarte im digitalen Umweltatlas (Gesamtlärm Summe Verkehr L_{DEN} , Tag-Abend-Nacht, Raster 2012) weist das Plangebiet als stark lärmbelastet aus. Es werden in den direkt an den Straßenraum angrenzenden Bereichen tagsüber Werte von 70 dB(A) und mehr erreicht. Diese Werte liegen sowohl über den Orientierungswerten des Beiblatts 1 zu DIN 18005-1 als auch über den Grenzwerten der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete. Auch im übrigen Plangebiet liegt die Belastung flächendeckend über 55 dB(A) tags und überschreitet damit die Orientierungswerte für Wohngebiete. Im Nachtzeitraum werden gemäß digitalem Umweltatlas (Gesamtlärm Summe Verkehr L_{Night} , Nacht, Raster 2012) im Plangebiet flächendeckend Werte über den nächtlichen Orientierungswerten des Beiblatts 1 zu DIN 18005-1 für Wohngebiete von 45 dB(A) erreicht.

Von den genannten Belastungen sind zurzeit im Plangebiet keine Wohnungen oder Freiflächennutzungen betroffen. Durch die Entwicklung eines gemischt genutzten Stadtquartiers beiderseits der Heidestraße werden sich die Rahmenbedingungen zur Bewertung der Lärmsituation jedoch grundlegend verändern (siehe Kap. II.2.2.1 und III.3.5.1).

II.2.1.1.2 Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Das Plangebiet ist zurzeit nahezu bedeutungslos für die wohnungs- und siedlungsnahe Erholung. Es handelt sich um eine zwischengenutzte Gewerbe- und frühere Bahnfläche, die inzwischen beraumt wurde. Öffentliche Grün- und Freiflächen sind nicht vorhanden.

Auf der östlichen Seite des Schiffahrtskanals erstreckt sich mit der Grünfläche am östlichen Ufer des Nordhafens, dem unlängst ausgebauten Uferweg östlich des Schiffahrtskanals sowie dem Invalidenfriedhof ein Netz von wohnungsnahen Grünanlagen. Über Querverbindungen ist dieser Grünkorridor mit dem geplanten Panke-Grünzug verbunden. Aus dem Plangebiet heraus lässt sich

dieses Freiflächenangebot zzt. jedoch nur über die rund 400 – 500 m entfernte Kieler Brücke im Norden und über die noch etwas weiter entfernte Sandkrugbrücke im Süden an der Invalidenstraße erreichen, dazwischen fehlen entsprechende Verbindungen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei weitere Brückenverbindungen sollen im Rahmen des Bebauungsplanes 1-62b geschaffen werden. Konkrete Planungen für ein Bauwerk sind bereits in Bearbeitung.

Mit dem Fritz-Schloss-Park befindet sich eine siedlungsnah, über 10 ha große Grünfläche in einer Entfernung von ca. 1 km. Der Zugang aus dem Plangebiet ist jedoch nur auf informellen Pfaden in Verlängerung der Döberitzer Straße sowie mit Umwegen über stark befahrene Verkehrsstraßen möglich. Ebenfalls etwa 1 km entfernt liegt der ca. 6 ha große Spreebogenpark südlich des Hauptbahnhofs. Der Volkspark Humboldthain (rund 29 ha) befindet sich in ca. 2 km Entfernung. Auch hier ist die Erreichbarkeit eingeschränkt.

II.2.1.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

II.2.1.2.1 Flora

Biotoptypen

Als Folge der langjährigen Eisenbahn- und Gewerbenutzung waren die Flächen im Geltungsbereich durchweg anthropogen überprägt. Im Plangebiet befand sich bis Mitte 2013 ein lang gestrecktes niedriges Gebäude entlang der Heidestraße. Auf den nicht überbauten Flächen dominierten neben versiegelten Befahrflächen Ruderalfluren und niedriger Gehölzaufwuchs. Im Juni / Juli 2013 wurde das Gebäude abgebrochen und das gesamte Plangebiet beräumt. Seither präsentiert sich das Gelände als vegetationslose Baustellenfläche (Biototyp Nr. 12730).

Bäume

Im Plangebiet befinden sich weder durch die Baumschutzverordnung geschützte Bäume noch sonstige nicht geschützte Bäume. Auch vor der Beräumung des Geländes war nur eine nach Berliner Baumschutzverordnung geschützte Säulenpappel unmittelbar nordöstlich der inzwischen abgerissenen Lagerhalle vorhanden. Sie wurde im März 2013 mit Genehmigung des Bezirksamtes gefällt. Als Ersatzmaßnahme wurde die Pflanzung von vier Straßenbäumen (Ulmus Resista) bestimmt. Die Umsetzung der Ersatzmaßnahme erfolgt im Zuge der geplanten Straßenbaumaßnahmen im Plangebiet.

II.2.1.2.2 Fauna

Dem Plangebiet kommt als vollständig vegetationsfreie Baustellenfläche nur eine sehr geringe Bedeutung als Lebensraum für Vögel, Insekten und andere Kleinstlebewesen zu. Aufgrund der anhaltenden Baustellenaktivität ist auf absehbare Zeit auch nicht von der Entstehung neuer Biotopstrukturen auszugehen.

Vor seiner Beräumung wies das Plangebiet hingegen Biotopstrukturen auf, die auch besonders geschützten Tierarten als Lebensraum dienen konnten. Im Rahmen des 2009 eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens 1-62 (2012 aufgeteilt in die Bebauungsplanverfahren 1-62a, 1-62b und 1-62c) wurden die nachfolgend dargestellten Arten und Artengruppen für vertiefte Untersuchungen ausgewählt. Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich dabei jeweils auf Flächen östlich und westlich der Heidestraße. Aus den Untersuchungsergebnissen können folgende Aussagen über die Fauna im Plangebiet des 1-92 VE abgeleitet werden:

Fledermäuse

Das faunistische Fachgutachten zu potentiellen Fledermausvorkommen (Gutachter: Dipl. Biol. T. Teige, 2009) diente der Quartierermittlung und der Einschätzung der Lebensraumeignung vorhandener Gebäude und Baumbestände. Dazu fanden zwischen August und November 2009 vier Begehungen statt. Der Untersuchungsumfang ermöglichte eine Untersuchung des Spätsommer- und Herbstaspektes. Da im genannten Zeitraum mögliche Wochenstuben schon aufgelöst sind, konnte in dieser Hinsicht keine Quartierssuche erfolgen. Im Plangebiet wurde kein Quartiersnachweis streng geschützter oder anderer Fledermausarten erbracht.

Das im Rahmen der Untersuchung nachgewiesene Vorkommen verschiedener Fledermausarten, die die Flächen beiderseits der Heidestraße als Lebensraum oder Jagdrevier nutzen, wird sich vermutlich auch auf das Plangebiet 1-92 VE erstrecken. Vor allem die Flächen in der Nähe des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals besitzen durch das reiche Nahrungsangebot über den Wasserflächen sicher eine hohe Attraktivität. Es wurden zwei nach Anhang IV FFH-Richtlinie streng geschützte Fledermausarten (Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) und Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)) nachgewiesen.

Im Vorfeld des Abrisses der ehemaligen Lagerhalle im Plangebiet 1-92 VE wurde das Bestandsgebäude erneut auf Fledermausquartiere hin untersucht, mit negativem Ergebnis. Inzwischen wurde das Gebäude abgebrochen. Danach konnten sich wegen der anhaltenden Baustellenaktivität im Plangebiet sowie in dessen Umfeld keine geeigneten Quartiere für Fledermäuse entwickeln.

Vögel

Im Zeitraum vom 10.4.2010 bis 10.6.2010 wurde der Vogelbestand im Gebiet östlich und westlich der Heidestraße in fünf vollständigen Begehungen und drei Begehungen zur gezielten Nachsuche bestimmter Arten untersucht (Gutachter Dipl. Ing. P. Meffert). Dabei wurden 23 brütende Vogelarten sowie sechs Arten als Nahrungsgäste nachgewiesen. Es handelt sich um meist häufig oder sehr häufig vorkommende europäische Vogelarten, die im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG jedoch besonders geschützt sind. Auf Grund ihrer Seltenheit hervorzuhebende Brutpaare des Brachpiepers, der Dorngrasmücke und des Steinschmätzers wurden mit ihren Brutstätten ausschließlich westlich der Heidestraße außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-92 VE angetroffen. Im Plangebiet selbst wurde ausschließlich der Hausrotschwanz kartiert.

Vor dem Abriss der Lagerhalle im Plangebiet 1-92 VE und weiterer Gebäude östlich der Heidestraße wurden die Baulichkeiten durch einen Fachgutachter (Ornithologe Dipl.-Biol. Rainer Allenbacher) auf das Vorhandensein von Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Vogelarten hin untersucht. Im Plangebiet 1-92 VE (Halle C) wurden keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Vogelarten gefunden.

Nach der Beräumung der Fläche konnte sich aufgrund der anhaltenden Baustellenaktivität im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1-92 VE sowie in dessen Umfeld keine neue für Nistplätze geeignete Strukturen entwickeln.

Eidechsen

Im Zeitraum zwischen August und September 2009 fand eine Begutachtung der Flächen östlich und westlich der Heidestraße auf Zauneidechsenvorkommen (*Lacerta agilis*) statt (Gutachter: Dipl. Ing. J. Scharon). Ein Nachweis für das Vorkommen konnte im gesamten Untersuchungsgebiet jedoch nicht erbracht werden. Aufgrund der anhaltenden Baustellenaktivität im Bebauungsplangebiet 1-92 VE sowie in dessen Umfeld konnten sich seither auch keine geeigneten Lebensräume für Zauneidechsen entwickeln.

Laufkäfer

2010 wurden während eines Fangzeitraums von 12 Wochen im Untersuchungsgebiet östlich und westlich der Heidestraße insgesamt 51 Laufkäferarten nachgewiesen (Gutachter Dr. K.-H. 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)), Blauflügelige Ödlandschrecke *Oedipoda caerulea*, (besonders geschützt, Zielart des Berliner Biotopverbundes) und Violetter Feuerfalter *Lycaena alciphron* (RL Berlin (West) gefährdet, besonders geschützt nach BArtSchV). Streng geschützte Arten wurden nicht nachgewiesen.

Der Gutachter schätzte die Flächen östlich der Heidestraße als eingeschränkt wertvoll (örtliche Bedeutung für den Artenschutz der Tiergruppe) ein und hob die wichtige Funktion des Gesamtgebietes im innerstädtischen Biotopverbund hervor.

Seit der Beräumung der Flächen im Plangebiet 1-92 VE und seiner Umgebung sind keine für Laufkäfer geeigneten Lebensräume mehr vorhanden, aufgrund der anhaltenden Baustellenaktivität ist nicht mehr von einem Vorkommen an Laufkäferarten auszugehen.

Stechimmen

Zur Untersuchung der im Plangebiet vorkommenden Stechimmenfauna fanden zwischen Mitte Juni und Anfang September 2009 vier Begehungen statt (Gutachter: Dr. C. Saure). Dabei konnten insgesamt 102 Stechimmenarten (43 Wespen- und 59 Bienenarten) nachgewiesen werden. Da das Frühjahr als Untersuchungszeitraum nicht zur Verfügung stand, ist eine höhere Gesamtartenzahl von etwa 120 Arten zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wert für innerstädtische Brachflächen in Berlin. 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. Das Gebiet östlich der Heidestraße wurde als regional bedeutsame Flächen mittlerer Wertigkeit eingestuft.

Im Zuge der Beräumung wurden die ruderalen Kraut- und Staudenfluren im Plangebiet, denen eine besondere Bedeutung als Nahrungs- und Nisthabitat für Stechimmen zukommt, beseitigt; insofern sind seither keine geeigneten Lebensräume für Stechimmen mehr vorhanden und konnten sich aufgrund der anhaltenden Baustellenaktivität im Plangebiet sowie in dessen Umfeld auch nicht neu entwickeln.

Nachweise weiterer besonders geschützter Tierarten liegen nicht vor.

II.2.1.3 Schutzgut Boden

II.2.1.3.1 Boden und Versiegelung

Das Plangebiet liegt in der Schmelzwasserrinne des Berliner Urstromtals. Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert, die zum Teil von Geschiebemergel unterlagert sind. Der Umweltatlas Berlin kartiert die Bodenarten im Plangebiet als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckig-kantiger Steine im Ober- und Unterboden. Sie sind hinsichtlich des Bodentyps als Verkehrsflächen oder innerstädtische Aufschüttungs- bzw. Abgrabungsflächen auf Lockersyrosem, Regosol und Pararendzina ausgewiesen.

Eine Baugrundvorerkundung des Plangebietes aus dem Jahr 2011 (GECO GmbH, Berlin 06/2011) ermittelte unterhalb einer unterschiedlich mächtigen anthropogenen Auffüllung überwiegend feinsandige Talsande in Wechsellagerung mit anmoorigen organogenen Weichschichten.

Das Plangebiet war vor seiner Beräumung gut zur Hälfte (53%) versiegelt oder teilversiegelt. In den versiegelten Bereichen konnten die Böden ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt erfüllen. Inzwischen ist das Plangebiet vollständig eine unversiegelte Baustellenfläche. Den Böden der unversiegelten Flächen kommt ebenfalls 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.

II.2.1.3.2 Bodenbelastungen

Aufgrund der Vornutzung als Bahnfläche seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden im Plangebiet Bodenverunreinigungen hauptsächlich durch Bahnnutzungen, bahnaffine gewerbliche Nutzungen und Auffüllungen. Im Bodenbelastungskataster (BBK) wird das gesamte Plangebiet unter der Katasternummer 807 als Altlastenverdachtsfläche geführt. Es wurden mehrere historische Erkundungen durchgeführt, die auf Grundlage der Nutzungsgeschichte altlastenverdächtige Standorte (Altlastenverdachtsflächen, ALVF) eingrenzen. Dabei wurden innerhalb des Plangebietes 1-92 VE folgende Altlastenverdachtsflächen (ALVF) ermittelt:

ALVF B-01019-	Bezeichnung	Bemerkung	Sanierungs- bedarf (nach OU)
113	Lokschuppen Nr. 2	Größe ca. 5.000 m ² ;	
118	Ehemaliges Spülfeld östlich Hei- destr. 17-19	Größe ca. 2.000 m ² ; teilweise sehr hohe PAK- Belastung im Boden	
119	Lokschuppen Nr. 1	Größe 1.200 m ² ;	
120	Müllgrube Nr. 1	Größe 200 m ² ;	
124	Heidestraße o. Nr.	Unfall 1989; Größe ca. 2.500 m ² ;	
807	flächenübergreifende ALVF BBK 807	u.a. ehem. Schwellenlagerplätze	

Altlastenverdachtsflächen auf Grund historischer Erkundungen

Auf Grundlage der historischen Erkundungen wurde durch BoSS Consult im Dezember 2011 plangebietsübergreifend eine orientierende Untersuchung (OU) mit einer Detailuntersuchung von Teilflächen fertig gestellt. Die Untersuchung ergibt, dass die flächendeckenden, im Schnitt 1,8 m mächtigen anthropogenen Auffüllungen eine für solche Standorte typische erhöhte Belastung mit Schadstoffen aufweisen. Die festgestellten Schadstoffkonzentrationen auf den untersuchten Flächen im Plangebiet 1-92 VE liegen jedoch alle unterhalb des Prüfwertes der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden – Mensch. Für diese Flächen gibt es keine Hinweise auf eine Gefährdung von Mensch und Umwelt. Die in der Auffüllung festgestellten Werte sind somit nur abfalltechnisch von Belang. Es wurden aber keine Böden festgestellt, die im Falle von Baumaßnahmen nicht wieder eingebaut

werden können und deponiert werden müssen (Zuordnungsklasse > Z2 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall).

In Bezug auf das Grundwasser wurden lokal gegenüber dem Geringfügigkeitsschwellenwert gering bis mäßig erhöhte Arsen- und AOX-Konzentrationen 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.

II.2.1.3.3 Kampfmittel

Nach Vorermittlungen liegen über das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet keine Erkenntnisse vor. Eine Kampfmittelsuche wurde daher nicht veranlasst.

II.2.1.4 Schutzgut Wasser

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Die quartären Kiese und Sande bilden einen über 50 m mächtigen Grundwasserleiter. Als Entwässerungsbahn des Schmelzwassers sind die Böden des Berliner Urstromtals durch eine gute Grundwasserspeicherfähigkeit gekennzeichnet. Da sich die Böden des Plangebiets aus Talsanden zusammensetzen, ist der Boden natürlicherweise durch Grundwasser beeinflusst. Laut Baugrunderkundung liegt der ungespannte Grundwasserspiegel bei ca. 3,30 m unter der Geländeoberkante (entspr. 30,71 bis 30,77 m ü. NHN).

Zur Belastung des Grundwassers siehe Kapitel II.2.1.3.2 Bodenbelastungen.

II.2.1.5 Schutzgüter Luft und Klima

II.2.1.5.1 Klima

Die Analysekarten des Klimamodells Berlin (Stand 2009) zeigen für das Plangebiet im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet hohe bodennahe Lufttemperaturen. Sie liegen in einer austauscharmen Sommernacht abends (22 Uhr) bei 20 – 21 °C, stellenweise auch noch darüber. Sie sinken im Laufe der Nacht auf Tiefstwerte zwischen 16 – 18 °C (6 Uhr morgens). Die hohen abendlichen Temperaturen und die geringe nächtliche Abkühlung haben ihre Ursache in der bisherigen Bebauungsstruktur des Plangebietes sowie im Fehlen nahe gelegener, ohne Strömungshindernisse angebundener Kaltluftentstehungsgebiete. Der Kaltluftvolumenstrom im Plangebiet ist folglich mit 0 – 80 m³/s gering. Ein Windfeld konnte auf Grund der geringen Strömungsgeschwindigkeiten nicht ermittelt werden.

Der Umweltatlas kartiert das Plangebiet daher als Siedlungsraum mit mäßiger, in Einzelfällen hoher bioklimatischer Belastung. Dies entspricht der Bewertungskategorie „ungünstig“ nach VDI-Richtlinie 3785. Es besteht eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung.

II.2.1.5.2 Luftschadstoffe

Das Plangebiet ist infolge seiner innerstädtischen Lage und der angrenzenden Hauptverkehrsstraße durch eine hohe Belastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Aufgrund der sensiblen Ausgangslage wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-63 (Ausbau der Heidestraße) ein Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung beauftragt (VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, 11/ 2011). Darin wurden die Immissionskonzentrationen der hauptsächlich durch den

Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Partikel (PM₁₀ PM_{2,5}) und Benzol in Bodennähe berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet.

Für den Ist-Zustand 2009 ist im Bereich der stark belasteten Heidestraße bei einem berechneten Jahresmittel von 33 µg/m³ von einer Einhaltung des Jahresgrenzwertes für NO₂ (40 µg/m³) und keiner Überschreitung des Stunden-Immissionsgrenzwertes auszugehen. Für Benzol wird der Jahresgrenzwert der 39. BImSchV von 5 µg/m³ im Istzustand mit einer maximalen Belastung von 1,5 µg/m³ deutlich unterschritten. Auch die Werte für Partikel (PM₁₀ PM_{2,5}) überschreiten die jeweiligen Jahresgrenzwerte nicht: Die PM₁₀-Immissionen liegen mit einer Gesamtbelastung von 28 µg/m³ im Jahresmittel unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³. Für den Anteil von Feinstaub mit einer Korngröße < 2,5 µgg wird eine Konzentration von 19 µg abgeschätzt. Der ab 2015 einzuhaltende Grenzwert beträgt 25 µg/m³.

Überschreitungen des PM₁₀-Tagesgrenzwertes sind im für den Bebauungsplan 1-92 VE relevanten Straßenabschnitt ebenfalls nicht anzunehmen. Entsprechend der 39. BImSchV beträgt der Grenzwert des Tagesmittels für Partikel (PM₁₀) 50 µg/m³. Dabei sind während eines Jahres 35 Überschreitungen zulässig. Am untersuchten Immissionspunkt östlich der Heidestraße vor der im Bebauungsplan 1-92 VE vorgesehenen Bebauung können Überschreitungen an 29 Tagen im Jahr auftreten.

Durch den Umbau der Heidestraße und die Entwicklung eines gemischten Stadtquartiers beiderseits der Hauptverkehrsstraße werden sich auch die Rahmenbedingungen zur Beurteilung der Luftbelastungssituation verändern (siehe Kap. II.2.2.5.2).

II.2.1.6 Schutzgut Landschaft

Das Plangebiet war vor seiner Beräumung durch eine lang gestreckte Lagerhalle, Befahrflächen und Gleisanlagen, offene und teilversiegelte Böden sowie Ruderalfluren und niedrigen Gehölzaufwuchs gekennzeichnet. In seinem derzeitigen Zustand als Brach- und Baustellenfläche hat das Plangebiet nur eine sehr geringe Wertigkeit für das Landschafts- und Siedlungsbild.

II.2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE befinden sich keine Baudenkmale, Denkmalbereiche, Gartendenkmale oder Bodendenkmale.

II.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

II.2.2.1 Schutzgut Mensch

II.2.2.1.1 Lärm

Die bei vollständiger Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE im Plangebiet zu erwartenden Lärmimmissionen wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (ALB 07/2014) berechnet. Die wesentlichen Lärmbeeinträchtigungen gehen von den Schallquellen Straßenverkehr und Schienenverkehr aus; weitere Lärmquellen wie Gewerbe und Luftverkehr werden für das Plangebiet als schalltechnisch nicht relevant eingeschätzt und daher nicht in die Untersuchung einbezogen.

Bei der Berechnung der Geräuschemissionen des Straßenverkehrs wurden die Heidestraße in ihrem im Bebauungsplan 1-63 geplanten Ausbau, die geplanten Erschließungsstraßen im Plangebiet

sowie die umliegenden auf das Plangebiet einwirkenden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Für die Heidestraße wird im Prognosejahr 2025 von einer prognostizierten Verkehrsbelegung (DTV_{Werktags}) durch rund 42.000 Fahrzeuge am Tag südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke ausgegangen. Der aus der Gebietsentwicklung beiderseits der Heidestraße resultierende Zusatzverkehr ist in diesem Wert bereits enthalten.

Weitere Lärmemissionen gehen von den westlich des Plangebiets gelegenen Bahnanlagen aus. Sie spielen für die Lärmbelastung im Plangebiet zwar eine eher untergeordnete Rolle, gerade im Nachtzeitraum führt der dort langfristig ermöglichte Umfang an Güterverkehr aber zu einer nicht unwesentlichen Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel.

Weil die Höhe der künftigen Lärmimmissionen im Plangebiet auch durch angrenzende Bebauungen maßgeblich beeinflusst wird, erfolgten die Berechnungen für verschiedene Ausbauszenarien; zum einen wurde der im Hinblick auf Abschirmung und Schall-Reflektionen ungünstigste Fall („worst-case“) untersucht und zum anderen die Situation im fortgeschrittenen bzw. endgültigen Ausbauzustand der Europacity, d.h. nach Realisierung aller Bauvorhaben beiderseits der Heidestraße („Vollausbau“). In Bezug auf den Schienenlärm und auf die Lärmimmissionen an den Blockaußenbereichen entlang der Planstraßen ergibt sich im Vollausbauzustand eine Verbesserung der Situation.

Die Prognosen der immissionsschutztechnischen Untersuchung zeigen, dass die von den Straßen und (in geringem Umfang) auch von den Bahnanlagen ausgehenden Verkehrsgeräusche die im Plangebiet vorgesehene Bebauung und die Freiräume maßgeblich beeinträchtigen werden. Die höchsten Beurteilungspegel werden an den Fassaden entlang der Heidestraße mit bis zu 74 dB(A) tags und bis zu 68 dB(A) nachts erreicht, womit dort die Schwellen der Gesundheitsgefährdung sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum überschritten werden. Auch die rechtwinklig zur Heidestraße hin angeordneten Blockaußenkanten sind Lärmbelastungen ausgesetzt, die die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005-1 für Wohngebiete meist deutlich überschreiten.

Im Folgenden wird auf Grundlage der für 2025 prognostizierten Tag-Werte in Bodennähe (2 m über Gelände) die Lärmsituation auf den geplanten privaten Freiflächen unter dem Aspekt der freiraumbezogenen Erholung beschrieben. Um Doppelungen in der Begründung zu vermeiden, wird hinsichtlich der Lärmsituation in Gebäuden und Außenwohnbereichen, wie Balkonen, Loggien und Terrassen auf die Ausführungen in Kapitel III.3.5.1 verwiesen.

Auf den Bauflächen „Wohnen 1“ und „Wohnen 3“ wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans die Ausbildung von lärmgeschützten Blockinnenbereichen gewährleistet. Mit prognostizierten Pegeln von tagsüber unter 50 dB(A) auch im „worst-case“-Szenario kann hier unter Lärmschutzaspekten eine hohe Freiraumqualität erreicht werden. Auch die Grundstücksfreiflächen der Baufelder „Wohnen 2“ und „Wohnen 3“ gegenüber dem Schifffahrtskanal erreichen vergleichbare Aufenthaltsqualitäten. Die nicht überbaubare Grundstücksfläche am südlichen Rand der Baufläche „Wohnen 3“ ist hingegen im Nahbereich der Heidestraße bei Lärmpegeln bis zu 66 dB(A) nur eingeschränkt nutzbar. Der Vorgartenbereich der Baufläche „Wohnen 2“ ist bis zur Realisierung der nördlich angrenzenden Bebauung geringfügig erhöhten Lärmbelastungen um 56/57dB(A) ausgesetzt.

Den Straßenverkehrsflächen im Plangebiet kommt mit Lärmpegeln von flächendeckend über 55dB(A) nur eine geringe Aufenthaltsqualität zu. Am höchsten sind die Lärmbelastungen mit bis zu 69dB(A) in der Planstraße 2.1 im Nahbereich der Heidestraße durch die hier geplante Lichtsignalanlage.

II.2.2.1.2 Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Die zentrale innerstädtische Lage der Flächen beiderseits der Heidestraße in unmittelbarer Nähe zu bedeutenden Sehenswürdigkeiten der Stadt, dem Regierungsviertel und zur Spree bedeutet ein hohes gesamtstädtisches Entwicklungspotential. Mit der vorgesehenen Schaffung von Grünflächen und Grün- bzw. Wegeverbindungen entlang des Kanalufers und in Ost-Westrichtung werden die Aufenthaltsqualität und die Erholungsfunktion des Gebiets in erheblichem Maße aufgewertet. Sie entsprechen dann den Zielen des Landschaftsprogramms sowie des Fachplans Grün- und Freiflächen der Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte.

Im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE werden mit den festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen Wegeverbindungen zum geplanten Uferweg entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals geschaffen und damit die Anbindung an das vorhandene und geplante lokale Grün- und Freifächensystem verbessert. Die planungsrechtliche Sicherung der öffentlichen Grün- und Freiflächen erfolgt östlich der Heidestraße vorrangig durch den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 1-62b.

Bei einer prognostizierten Zahl von rund 1.000 Einwohnern ergibt sich bei dem angestrebten Versorgungsgrad von 6 m² nutzbarer wohnungsnaher öffentlicher Grünanlage pro Einwohner ein Bedarf von 6.000 m² Fläche. Dieser Bedarf kann – außerhalb des Bebauungsplangebietes – im Einklang mit der tourismusbezogenen Nutzung der angrenzenden vorhandenen und geplanten Grün- und Freiflächen rund um den Nordhafen, der Uferpromenade, des Döberitzer Grünzugs und auf dem Stadtplatz etwa 70 m nördlich des Plangebietes 1-92 VE gedeckt werden. Durch ihre attraktive Lage am Wasser und eine aufenthaltsbezogene Gestaltung können auch die als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vorgesehenen Bereiche durch die künftigen Bewohner für die wohnungsnaher Erholung genutzt werden. Dadurch stehen auch im unmittelbaren Wohnumfeld ausreichend große Flächen zur Verfügung. Durch die geplante Errichtung von zwei Kanalbrücken sind auch die Grünflächen am östlichen Kanalufer künftig sehr gut erreichbar. Für die siedlungsnaher Erholung stehen – bei allerdings ungünstiger Erreichbarkeit – der Fritz-Schloss-Park und der Volkspark Humboldthain zur Verfügung.

II.2.2.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

II.2.2.2.1 Flora

Biotoptypen

Die im Vorgriff auf die geplante Bebauung vorgenommene vollständige Beräumung des Plangebietes führte zu einem Verlust von Vegetationsstrukturen wie Ruderalfluren, Vorwald- und Gebüschbereichen. Seither ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE als reine Brach- und Baustellenfläche (Biototyp-Nr. 12730) zu bewerten.

Das Plangebiet wird durch Bau- und Verkehrsflächen vollständig überplant. Auf den Bauflächen mit einer Größe von rund 17.700 m² wird eine Grundfläche von insgesamt 10.350 m² festgesetzt und ein Versiegelungsgrad von gut 80 % ermöglicht. Die unbebauten Grundstücksflächen werden überwiegend als Ziergrün gestaltet. Neue Biotope werden somit nur in geringem Umfang entstehen.

In der gebietsinternen Erschließungsstraße ist die Bepflanzung mit rund 30 Bäumen vorgesehen. Bis auf die Baumscheiben sind die Straßenverkehrsflächen vollständig versiegelt.

Bäume

Im Plangebiet sind keine Bäume mehr vorhanden. Im Zuge der vollständigen Gebiets-Beräumung wurde ein nach der Baumschutzverordnung geschützter Baum mit Genehmigung des Bezirksamtes

gefällt. Als Ersatzmaßnahme wurde die Pflanzung von vier Straßenbäumen (Ulmus Resista) bestimmt; die Projektplanung sieht die Pflanzung von insgesamt rund 30 Straßenbäumen vor. Auf den Bauflächen wird die Pflanzung von insgesamt 41 Bäumen durch Festsetzung im Bebauungsplan gesichert.

II.2.2.2.2 Fauna

Stechimmen

Die Stechimmenfauna ist im besonderen Maße von einer großflächigen Bebauung und Versiegelung des gesamten Neuordnungsbereichs betroffen, da eine Umsiedlung nicht möglich ist.

Es ist davon auszugehen, dass die vollständige Beräumung des Plangebietes bereits zum lokalen Erlöschen von Populationen, insbesondere der anspruchsvollen Arten, geführt hat.

Im Zuge der Neubebauung werden durch die festgesetzte extensive Begrünung von mindestens 60% der Dachflächen neue für die Stechimmenfauna geeignete Lebensräume geschaffen.

Fledermäuse

Die auf den Flächen beiderseits der Heidestraße nachgewiesenen Fledermausarten werden durch die geplante Bebauung 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 nur einen geringen Aktionsradius besitzen (Zwergfledermaus).

Fledermausquartiere sind im Plangebiet nicht betroffen; eine vor Abriss der Gebäude durchgeführte Begutachtung erbrachte keinen Quartiersnachweis.

Laufkäfer

Es ist davon auszugehen, dass die vollständige Beräumung des Plangebietes bereits zu einer Vernichtung der Populationen der gefährdeten und besonders geschützten Laufkäferarten im Gebiet geführt hat.

Vögel

Durch die baulichen Veränderungen im Plangebiet muss mit einem weitgehenden Verlust der Brutvogelvorkommen gerechnet werden. 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.

II.2.2.2.3 Berücksichtigung besonders und streng geschützter Arten

Im Rahmen der Bestandskartierungen wurde im Plangebiet der Hausrotschwanz als besonders geschützte Vogelart ermittelt. Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurden in und an den ehemals vorhandenen Gebäuden jedoch nicht gefunden. Das Tötungsverbot wurde durch die Einhaltung von Bauzeitenbeschränkungen für Rodungen und Abrissarbeiten befolgt.

Auch bei den Fledermäusen ist von einer Einhaltung des Tötungsverbots auszugehen, da im Plangebiet keine Quartiere nachgewiesen wurden. Dementsprechend wurden durch die Beräumung des Plangebiets auch keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten zerstört. Eine den Erhaltungszustand der

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

II.2.2.3 Schutzgut Boden

II.2.2.3.1 Boden und Versiegelung

Die Böden des Plangebiets sind stark anthropogen beeinflusst und damit als nicht wertvoll anzusehen. Durch die Planung wird eine Neuversiegelung von rund 19.300 m² vorbereitet. Dem ehemaligen Versiegelungsanteil von ca. 53% der Bestandsflächen steht künftig eine maximale Versiegelung von knapp 84% gegenüber. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 6.900 m².

Bodenversiegelung bei Durchführung der Planung

	Größe [m ²]	Versiegelungsanteil	Versiegelte Fläche [m ²]
Wohnen 1 (GR 3.900 m ²)	6.414	80 %	5.130
Wohnen 2 (GR 1.150 m ²)	1.651	81 %	1.340
Wohnen 3 (GR 5.300 m ²)	9.630	83 %	8.020
Straßenverkehrsflächen	5.360	90 %	4.820
Geltungsbereich	23.055	83 %	19.310

Darüber hinaus sind in geringem Umfang weitere nicht auf die GRZ anzurechnende Versiegelungen für Wohnwege u.ä. möglich. Der Boden verliert in den versiegelten 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.

II.2.2.3.2 Bodenbelastungen

Auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich bei Umsetzung der Planung die Belastungssituation von Boden und / oder Grundwasser verschlechtern könnte. Vielmehr ist insgesamt von einer Verbesserung der Belastungssituation auszugehen, da aus abfallrechtlichen Gründen bei Baumaßnahmen belastete Böden nur unter definierten technischen Bedingungen wieder eingebaut werden können (Böden, die deponiert werden müssen wurden nicht festgestellt). Diese Maßnahmen werden auch positive Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung des Grundwassers haben; Gefahren für das Grundwasser werden gemindert. Die bei Abriss- und Bauarbeiten mögliche Mobilisierung von Schadstoffen im Grundwasser durch erhöhten Zutritt von Sickerwasser oder Veränderung der Strömungsverhältnisse im Grundwasser kann bei Einhaltung geeigneter Bauabläufe vermieden werden. Dazu sind Erdarbeiten im Zuge der Bauausführung fachgutachterlich zu begleiten.

Hinweise auf eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit liegen nicht vor und die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse können gewährleistet werden. Es wurden keine Überschreitungen der Prüfwerte der Bundes-Bodenschutzverordnung hinsichtlich des Wirkpfades Boden -Mensch für Kinderspielflächen, Wohngebiete und Parkanlagen festgestellt.

Im Sinne des Vorsorgeprinzips werden gutachterlich Oberbodenuntersuchungen gemäß der BBodSchV für erforderlich gehalten, sofern nach der Umnutzung Auffüllmaterial an der Oberfläche ansteht.

II.2.2.3.3 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 Schutzgut Wasser

Infolge des geringen Grundwasserflurabstands können unterirdische Bauteile zu einer kleinräumigen Unterbrechung des Grundwasserleiters führen. Es ist geplant, das anfallende Niederschlagswasser der Baugrundstücke und der internen Erschließungsstraße vollständig in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal einzuleiten.

Die mit einer Bebauung einhergehende Versiegelung von Freiflächen hat unmittelbare Auswirkungen auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und verringert die Grundwasserneubildungsrate. Wegen der geringen Gebietsgröße werden diese Effekte nur in geringem Umfang verstärkt werden.

II.2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

II.2.2.5.1 Klima

Durch die beabsichtigte bauliche Verdichtung kommt es gegenüber der derzeitigen Klimafunktion tendenziell zu Verschlechterungen. Die Überbauung und Versiegelung von Freiflächen wird die Verdunstungskapazität verringern, was zu einer sinkenden Luftfeuchtigkeit beitragen wird. Dies kann durch die neu entstehenden zu begrünenden Freiflächen teilweise, jedoch nicht vollständig ausgeglichen werden. Die Barrierewirkung der geplanten Bebauung wird den ohnehin geringen Kaltluftstrom aus angrenzenden Freiflächen behindern und den Luftaustausch weiter verringern.

II.2.2.5.2 Luftschadstoffe

Aufgrund der sensiblen Ausgangslage und des geplanten Ausbaus der Heidestraße wurde ein Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung beauftragt (VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, 11/ 2011). Zur Ermittlung der lufthygienischen Auswirkungen des Ausbaus der Heidestraße und der Realisierung der geplanten Baublöcke beiderseits der Straße wurden die Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Partikel (Feinstaub PM₁₀ PM_{2,5}) und Benzol in Bodennähe mit einem Prognosemodell berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet.

Die Realisierung der geplanten gemischten Bebauung beiderseits der Heidestraße wird zu einer Steigerung des Ziel- und Quellverkehrs durch Angestellte, Besucher und Anwohner führen. Andererseits ist seit einigen Jahren ein allgemeiner Rückgang des Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich festzustellen, der sich voraussichtlich fortsetzen wird. Insgesamt geht die Prognose deshalb davon aus, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Heidestraße bis 2025 sich auf dem hohen Niveau von zurzeit rund 40.000 Fahrzeugen am Tag stabilisieren wird, mit einem unveränderten Schwerverkehrsanteil von 2-4 %. Durch den Fortschritt in der Motorentechnik werden die Kfz-

Verbrennungsemissionen je nach Schadstoff voraussichtlich um 50 bis 90 % unter den heutigen Werten liegen.

Räumlich kommt es im Vergleich zum Ist-Zustand durch die Bebauung beiderseits der Heidestraße jedoch zu einer geringeren Ausbreitung der Luftschadstoffe und damit zu einer Zunahme der Belastung in diesem Straßenkorridor, während in den rückwärtigen Bereichen Entlastungen eintreten.

Trotzdem wird nach den Ergebnissen der immissionsschutztechnischen Untersuchung auch für die am höchsten belasteten Bereiche unmittelbar entlang der Heidestraße im Jahr 2025 die Einhaltung der Grenzwerte für NO₂, Benzol und der Jahresgrenzwerte für PM₁₀ und PM_{2,5} prognostiziert.

Im hier relevanten Straßenabschnitt werden für die östliche Straßenseite (untersuchter Immissionspunkt vor der im Bebauungsplan 1-92 VE geplanten Bebauung) im Prognosejahr 2025 folgende Schadstoffbelastungen ermittelt:

NO₂ = Gesamtbelastung von 29 µg/m³ im Jahresmittel (Grenzwert 40 µg/m³),

Benzol = Gesamtbelastung von 1,5 µg/m³ im Jahresmittel (Grenzwert 5 µg/m³),

PM₁₀ = Gesamtbelastung von 30 µg/m³ im Jahresmittel (Grenzwert 40 µg/m³),

Lediglich für den PM₁₀-Tagesmittelwert von 50 µg/m³ können am maßgeblichen Immissionspunkt Überschreitungen an bis zu 37 Tagen im Jahr statt der zulässigen 35 Tage im Jahr auftreten. Hierbei ist zu beachten, dass sich der Immissionspunkt in einem Abstand von rund 5 m zur Gebäudefassade befindet und die prognostizierte Schadstoffkonzentration in 1,1 – 2,2 m Höhe über Gehweg widerspiegelt. Da sich mit zunehmender Höhe und Entfernung vom Straßenrand die Immissionskonzentration rasch verringert, kann auch bei einer prognostizierten Grenzwertüberschreitung am Prüfpunkt eine deutlich geringere Schadstoffbelastung für die Wohnungen in den Obergeschossen der angrenzend geplanten Bebauung angenommen werden.

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Modellunsicherheiten ergibt sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-92 VE kein Handlungsbedarf. Sollten nach Fertigstellung der Bauvorhaben Grenzwertverletzungen gemessen werden, kann diesen nach Aussage der Gutachter mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen begegnet werden.

Sollte bereits im Zeitraum bis 2020 eine vollständige Realisierung der beiderseits der Heidestraße geplanten Bebauung erfolgen, kann auch die Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht sicher angenommen werden. Dies liegt daran, dass die oben angesprochenen Fortschritte in der Fahrzeugtechnik bis zu diesem Zeitpunkt die verschlechterte Belüftungssituation voraussichtlich noch nicht kompensieren können. Für diesen (angesichts der zu erwartenden schrittweisen Realisierung der Bebauung eher unwahrscheinlichen) Fall sind auf Grundlage jeweils aktueller Messungen im Rahmen der Umweltüberwachung dann geeignete Vermeidungsmaßnahmen festzulegen.

Die Beschränkung zulässiger Brennstoffe für die Beheizung der geplanten neuen Gebäude als Festsetzung im Bebauungsplan begrenzt die Luftbelastung aus dieser Quelle.

II.2.2.6 Schutzgut Landschaft

Mit der Umsetzung der Planung wird das Plangebiet Teil eines neuen Stadtquartiers. Damit entsteht ein völlig neues Orts- und Landschaftsbild. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit den Vorhaben im Plangebiet sowie den geplanten Bauvorhaben, Grün-, Platz- und Freiflächen in der Umgebung ein hochwertiges, der innerstädtischen Lage angemessenes Erscheinungsbild des Quartiers erreicht wird. Die Realisierung der Planung wird damit insgesamt zu einer Aufwertung des gegenwärtig wenig ansprechenden Stadt- und Landschaftsbilds führen.

II.2.2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Da sich im Plangebiet keine Denkmale befinden, sind Beeinträchtigungen des Schutzgutes nicht zu erwarten. Auch nachteilige Auswirkungen auf die in der Umgebung des Plangebietes vorhandenen geschützten Bau- und Gartendenkmale sind aufgrund der vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu befürchten.

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 Wohngebäuden mit ergänzenden Nutzungen 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 direkt keine weiteren Empfehlungen oder Maßnahmen.

II.2.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Wenn die vorliegende Planung nicht durchgeführt würde, wären dennoch kurz- bis mittelfristig wesentliche Veränderungen der umweltbezogenen Bestandssituation zu erwarten. Da sich die Flächen in zentraler Innenstadtlage befinden und als potentiell Bauland nachgefragt werden, ist ein Fortbestehen als Brach- bzw. Baustellenfläche nicht zu erwarten. Vielmehr würde die Eigentümerin bestrebt sein, bei Nichtdurchführung der Planung das Areal schnellstmöglich einer intensiven gewerblichen Nutzung zuzuführen.

Die damit verbundenen Umweltauswirkungen sind in Abhängigkeit von der Einschätzung der planungsrechtlichen Gebietsqualität zu beurteilen. Eine Nutzung des Bebauungsgebiets gemäß § 34 BauGB ermöglicht eine gewerbliche Bebauung und bis zu 90 %ige Versiegelung des Plangebiets (vgl. Kap. I.2.4). Damit wäre bei Nicht-Durchführung der Planung zumindest mittelfristig eine höhere, nahezu vollständige Versiegelung mit entsprechend geringen Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen zu erwarten.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass das Plangebiet im Vorgriff auf die geplante Bebauung bereits vollständig beräumt wurde und der Verlust an Biotopflächen mit seinen Auswirkungen auf die Schutzgüter Flora und Fauna schon stattgefunden hat. Ein neuer Vegetationsbestand, der sich im Rahmen der Sukzessionsfolge erst längerfristig entwickeln könnte, wird auch im Rahmen einer anderweitigen baulichen Inanspruchnahme verhindert.

Die für die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima günstige Bestandssituation als Baustellenfläche ist im Hinblick auf das bestehende Planungsrecht nur als vorübergehend anzusehen. Der infolge fehlender Versiegelung höhere Gesamtabfluss von Niederschlägen, die höhere Grundwasserneubildungsrate und die bessere lokalklimatische Funktion (bessere Verdunstungsqualität, feh-

lende Barrierewirkung für zuströmende Kaltluft) sind insofern für die Beurteilung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung im vorliegenden Fall nicht maßgeblich.

II.2.4 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen

II.2.4.1 Eingriffsregelung

Das Vorliegen eines Eingriffs ist auf Grundlage von § 14 BNatSchG zu beurteilen. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 BNatSchG „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild einschließlich seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigen können“. Die Realisierung der geplanten Vorhaben stellt einen Eingriff dar, da die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Natur hinsichtlich der von der Eingriffsregelung erfassten Schutzgüter Arten und Biotope, speziell Fauna, sowie Boden und Wasser ermittelt hat.

Gemäß § 18 BNatSchG ist über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden, wenn aufgrund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. § 1a Abs. 3 Satz 5 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 angestrebten Planungsrecht zu ermitteln.

II.2.4.1.1 Bestehendes Planungsrecht

Der Baunutzungsplan von Berlin vom 28. Dezember 1960 (ABl. S. 742), der zusammen mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von 1958 (BO 58) als übergeleiteter Bebauungsplan gilt, weist zwar die Flächen des Geltungsbereichs als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 aus. Da es sich jedoch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Baunutzungsplans um planfestgestelltes Bahngelände handelte, hat sich das Fachplanungsrecht durchgesetzt. Das heißt: Der Baunutzungsplan ist für diese Flächen nicht wirksam geworden.

Für das Plangebiet ist nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG im Jahr 2008 daher die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB zu beurteilen. 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. 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 insgesamt ein Versiegelungsgrad von 90 % erreichbar.

II.2.4.1.2 Ermittlung des Ausgleichserfordernisses

Die bei Umsetzung der Planinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE zu erwartenden bzw. im Vorfeld der Bebauung bereits erfolgten Eingriffe waren im Hinblick auf die Flächenversiegelung, die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und damit auch die Fauna bereits vor der planerischen Entscheidung weitgehend zulässig.

Dies gilt allerdings nicht im Hinblick auf die zukünftig zulässigen Gebäudehöhen und das Maß der baulichen Nutzung. Künftig ist im Plangebiet eine bis zu 25 m hohe, siebengeschossige Bebauung, gegenüber der bisher den städtebaulichen Rahmen bildenden ein- bis zweigeschossigen Bebauung möglich. Anstelle der bisher zulässigen GFZ von 0,8 ist künftig eine GFZ bis zu 3,27 zulässig. Die in Kapitel II.2.2.5 beschriebenen klimatischen Auswirkungen sind teilweise auch auf die Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte zurückzuführen. Somit liegt hinsichtlich des Schutzgutes Klima ein Ausgleichserfordernis vor. Die geplanten Maßnahmen werden in Kapitel II.2.4.4 beschrieben.

Eine Wohnnutzung des Gebiets, wie sie im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE festgesetzt wird, ist nach geltendem Planungsrecht ebenfalls unzulässig. Die Zunahme der von Lärm und Luftschadstoffen betroffenen Bewohnerzahl, v.a. entlang der Heidestraße, sind daher dem Bebauungsplan 1-92 VE zuzurechnen. Sie sind aber nicht Bestandteil der Eingriffsregelung.

II.2.4.2 Besonderer Artenschutz

Die Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Erfordernisse in der Bauleitplanung setzt eine sachgerechte Ermittlung der potentiellen Betroffenheiten geschützter Arten voraus, da ansonsten der Bebauungsplan auf Grund eines rechtlichen Hindernisses nicht vollzugsfähig sein könnte. Ein solcher Bebauungsplan wäre wegen Verstoßes gegen das in § 1 Abs. 3 BauGB verankerte Gebot der Erforderlichkeit der Planung unwirksam. Bei den Bestandskartierungen wurden besonders geschützte Tierarten ermittelt. § 44 Abs. 5 BNatSchG nimmt für Vorhaben, die nach dem BauGB, z.B. auf Grund eines Bebauungsplans, zulässig sind, alle besonders 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 wurde im Rahmen der verschiedenen Bestandaufnahmen lediglich eine europäische Vogelart angetroffen. Fledermäuse wurden im Vorhabengebiet nicht angetroffen, kommen aber – wie auch weitere europäische Vogelarten - im näheren Umfeld vor.

II.2.4.2.1 Fledermäuse

Da im Plangebiet keine Sommer- oder Winterquartiere nachgewiesen wurden und die (Wohn-) Bebauung im Umfeld des Geltungsbereichs an der Heidestraße zumindest vorläufig erhalten bleibt, ist nach jetzigem Kenntnisstand bei Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE von einer Einhaltung des Tötungsverbots auszugehen. Fledermäuse sind mobile Tiere, die bei Störungen flüchten. Eine den Erhaltungszustand der lokalen Population beeinträchtigende Störung kann für die angetroffenen Arten (Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus) ebenfalls ausgeschlossen werden. Auf Grund der relativ ubiquistischen Ansprüche an Jagdreviere und dem häufigen Vorkommen im menschlichen Siedlungsraum kann auch bei Verwirklichung der geplanten Bebauung von einem Fortbestand der lokalen Population ausgegangen werden. Da das Untersuchungsgebiet zwischenzeitlich vollständig beräumt wurde und auch zuvor keine Fledermausquartiere nachgewiesen wurden, erfolgt keine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

II.2.4.2.2 Europäische Vogelarten

Die meisten der im Plangebiet und im Umfeld angetroffenen Vogelarten sind in Berlin häufig. Ihre lokalen Populationen befinden sich in einem günstigen Erhaltungszustand und werden durch die Vorhaben im Plangebiet 1-92 VE nicht beeinträchtigt. Die Neuschaffung von Lebensräumen bei

Realisierung der Planung (Baumpflanzungen, begrünte Flächen) trägt zur Stabilisierung der Population bei.

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, so dass die oben genannten Bauzeitenbeschränkungen auch bei diesem Verbot wirksam sind. Bei Höhlen- und Nischenbrütern besteht der Schutz hingegen ganzjährig. Hierzu zählt die einzige bei der Untersuchung im Plangebiet angetroffene Vogelart Hausrotschwanz.

Vor dem Abriss der Lagerhalle im Plangebiet 1-92 VE und weiterer Gebäude östlich der Heidestraße wurden die Baulichkeiten durch einen Fachgutachter auf das Vorhandensein von Niststätten hin untersucht. Im Plangebiet 1-92 VE (Halle C) wurden keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Vogelarten gefunden.

Seit der Beräumung des Plangebietes sind keine Orte für mögliche Nistplätze mehr vorhanden und ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 BNatSchG kann somit ausgeschlossen werden.

II.2.4.3 Geschützter Baumbestand

Die Bestimmungen der Baumschutzverordnung sind für das Plangebiet nicht (mehr) relevant, da es infolge der Beräumung keine Bäume aufweist. Für einen Anfang 2013 gefällten, nach den Bestimmungen der Baumschutzverordnung geschützten Baum wurde eine Fällgenehmigung erteilt und als Ersatzmaßnahme die Pflanzung von vier Straßenbäumen bestimmt.

II.2.4.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

II.2.4.4.1 Lärmschutz

Der durch § 50 BImSchG aufgestellte Grundsatz, dass Lärmquellen (hier vorrangig die Heidestraße) und schutzbedürftige Flächen (hier die Wohngebäude) so einander zuzuordnen sind, dass schädliche Lärmeinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz) kann im vorliegenden Planungsfall nicht verwirklicht werden. Weil das Plangebiet flächendeckend lärmbelastet ist, stehen keine Flächen zur Verfügung, in denen sich die angestrebten schutzbedürftigen Wohnnutzungen ohne Lärmbelastung verwirklichen ließen. Ein Abrücken der Wohnbebauung von der Heidestraße würde die für den Wohnungsbau nutzbaren Flächen vermindern und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Bauflächen widersprechen. Zudem wären die so entstehenden Freiflächen zwischen der Straße und den Wohngebäuden wegen der mangelhaften Aufenthaltsqualität nicht nutzbar.

Um die Planungsziele des Masterplans umzusetzen, wurde deshalb entsprechend des im Rahmen der Lärmaktionsplanung verfolgten Leitbilds von lärmrobusten städtebaulichen Strukturen versucht, die geplanten schutzbedürftigen Nutzungen so anzuordnen, dass trotz der hohen Lärmbelastung ruhige, schallabgeschirmte Freiräume und Fassaden geschaffen werden. Für die Baublöcke an der Heidestraße wird durch Festsetzung einer geschlossenen Blockrandbebauung und einer Mindestbauhöhe sichergestellt, dass lärmgeschützte Blockinnenbereiche entstehen, die einen ruhigen Aufenthalt im privaten Freiraum ermöglichen. Die zeitlich zusammenhängende Errichtung der Baublöcke wird über die Regelungen im Durchführungsvertrag abgesichert.

Insgesamt wird erreicht, dass allen geplanten Wohnungen Freiflächen zugeordnet werden können, die tagsüber die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete einhalten und damit den heutigen Erwartungen an den Aufenthalt im Freien genügen.

Für die Wohnungen selbst und mit ihnen baulich verbundene Außenwohnbereiche (Balkone, Loggien und Terrassen) trifft der Bebauungsplan die notwendigen Festsetzungen, die ein heutigen Erwartungen entsprechendes ruhiges Wohnen ermöglichen und gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm ausschließen. Weil Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens nicht möglich bzw. unter technischen, gestalterischen und räumlichen Aspekten kaum städtebaulich vertretbar sind, muss der umfassende Schallschutz dabei vorrangig durch passive Schallschutzmaßnahmen erfolgen. (s. Kap. III.3.5.1).

II.2.4.4.2 Luftschadstoffbelastungen

Der Bebauungsplan begrenzt durch eine entsprechende textliche Festsetzung zu zulässigen Heizbrennstoffen die Luftschadstoffbelastung aus dieser Quelle.

Mit der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung der Heidestraße setzt sich der angrenzende Bebauungsplan 1-63 auseinander. Im Umweltbericht zum Bebauungsplan 1-63 wird festgehalten, dass bei im Rahmen des Monitorings gemessenen Grenzwertüberschreitungen verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf der Heidestraße zur Vermeidung der Überschreitung des Tagesgrenzwertes für PM₁₀ zu treffen sind (z.B. zur Verringerung des Schwerverkehrs, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Verstetigung des Verkehrsflusses). Insofern kann von einer langfristigen Einhaltung der Grenzwerte ausgegangen werden.

II.2.4.4.3 Begrünung der Baugebiete und Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan schreibt die Pflanzung von insgesamt 41 Laubbäumen auf den Bauflächen vor; bei mindestens 11 Bäumen muss es sich um großkronige Arten bzw. Sorten handeln. In den Planstraßen 2.1 – 2.3 ist durch vertragliche Bindung die Pflanzung von insgesamt 30 Straßenbäumen abgesichert.

Die Anordnung von oberirdischen Stellplätzen und Garagen wird im Bauland „Wohnen 1“, „Wohnen 2“ und „Wohnen 3“ ausgeschlossen. Für Tiefgaragen und andere unterirdische Bauteile greift eine Begrünungsverpflichtung und die Forderung einer mindestens 80 cm starken Erdüberdeckung, die nur im Einzelfall geringfügig unterschritten werden darf. Die Pflicht zur Begrünung umfasst alle nicht überbaubaren Grundstücksflächen, sofern sie nicht für die Anlage von Terrassen, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, Zufahrten, Wege oder Spielflächen benötigt werden. Darüber hinaus wird eine extensive Begrünung auf mindestens 60% der Dachflächen gefordert.

Die Maßnahmen minimieren und kompensieren überwiegend nicht ausgleichspflichtige Eingriffe in die Schutzgüter Wasser, Lokalklima und Arten/Biotope. Sie fördern die Speicherung und Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche. Dadurch verringert sich die Menge des Wassers, das in die Regenwasserkanalisation bzw. im vorliegenden Fall in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal eingeleitet werden muss. Die Vegetationsflächen wirken zudem abkühlend und Staub bindend und bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Zugleich verbessert sich die Eignung der nicht bebaubaren Flächen für die wohnungsnahe Erholung.

II.2.4.4.4 Bodenverunreinigungen

Um eine Gefährdung von Menschen über den direkten Wirkungspfad Boden - Mensch auszuschließen, sollen nach Empfehlung der vorliegenden Untersuchungen auf künftig unversiegelten Flächen im Bereich der Altlastenverdachtsflächen vorsorglich Oberbodenuntersuchungen gemäß der BBodSchV durchgeführt werden, sofern nach der Umnutzung Auffüllmaterial an der Oberfläche an-

steht (d.h. wenn das Auffüllmaterial nicht durch die Anlage von Rasenflächen oder neu aufgebrachttem Mutterboden abgedeckt wird). Aus abfalltechnischen Gründen ist eine fachgutachterliche Begleitung von Erdarbeiten erforderlich.

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich im Durchführungsvertrag weiterhin dazu, beim etwaigen Auffinden bisher unentdeckter Bodenbelastungen in Abstimmung mit dem Land Berlin Sanierungsmaßnahmen oder Vorkehrungen in dem für die vorgesehene zukünftige Nutzung erforderlichen Umfang durchzuführen.

II.2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE und dessen Umfeld sind im Planungsvorlauf auch andere Planungsmöglichkeiten geprüft worden:

Die Entwicklung der Planungsziele für den Gesamtbereich beiderseits der Heidestraße geht bis in die Zeit des Hauptstadtbeschlusses 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 Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofs ergaben sich neue Entwicklungsperspektiven, da damit eine Planung für das Gesamtgebiet 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. Ziel war dabei die Integration der großflächigen Brachen in die Stadt durch Schaffung eines neuen, kompakten Stadtquartiers, das ansprechende Wohnmöglichkeiten sowie eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und der besonderen Lage Rechnung trägt. Das prämierte Konzept wurde nach dem Gutachterverfahren im Rahmen mehrerer Workshops 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 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 vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE beschlossen.

Als Alternative zum Umbau der Heidestraße in ihrer jetzigen Lage wurde eine Verlagerung an den westlichen Rand des Neuordnungsbereichs parallel zur vorhandenen Bahnlinie geprüft. In dieser Variante würde die Straße unmittelbar nach Verlassen des Tiergartentunnels in einer lang gestreckten Linkskurve hinter der Bestandsbebauung Döberitzer Straße / Heidestraße zur Bahnlinie geführt um in Höhe der Nordhafenbrücke rechtwinklig nach Osten abzuknicken und an den Knotenpunkt Heidestraße / Sellerstraße anzuschließen.

Die jetzige Heidestraße hätte ihre Funktion im übergeordneten Straßennetz verloren und vor allem der Erschließung des neuen Quartiers gedient. Dadurch hätte sich auch eine andere Anordnung und Unterteilung der Baugebiete ergeben. Im Hinblick auf den Immissionsschutz ist diese Variante aufgrund der Bündelung der Verkehrswege Schiene und Straße als vorteilhaft einzuschätzen. Nachteile dieser Variante wären u.a. ein erheblich größerer Flächenverbrauch und die Entstehung städtebaulich schwer nutzbarer „Restflächen“ im Norden und Süden. Nach Prüfung und Abwägung der

jeweiligen Vor- und Nachteile wurde im Flächennutzungsplan Berlin und erneut im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 der Ausbau der Heidestraße in ihrer jetzigen Lage als Vorzugsvariante festgelegt.

Im Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan 1-62b und den 2013 aus dem Geltungsbereich herausgelösten vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE, die jeweils aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, wurden verschiedene Varianten der Anordnung der Bebauung, der Gebäudehöhen und der Verteilung der Nutzungsarten geprüft. Die jetzt gewählte Konzeption für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-92 VE berücksichtigt die im Masterplan Heidestraße festgelegten städtebaulichen Ziele und die geplanten Vorhaben fügen sich in die Gesamtplanung für die Europa-City ein.

II.3 Zusätzliche Angaben

II.3.1.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Die Umweltprüfung erfolgte auf der Basis des einschlägigen Leitfadens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: „Umweltprüfungen - Berliner Leitfaden für die Stadt- und Landschaftsplanung“ (2006). Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergaben sich nicht. Die eingesetzten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Fachgutachten erläutert.

II.3.1.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Ziel des Monitoring ist es, die Prognose des zukünftigen Umweltzustandes im Umweltbericht einer Kontrolle zu unterziehen. Bei Umsetzung der Planinhalte ist jedoch nicht mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrunde liegenden Prognose zu rechnen, so dass auf ein speziell vorhabenbezogenes Monitoring verzichtet werden kann. Die regelmäßig auf gesamtstädtischer 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 aufgrund der „Korridorwirkung“ bei gleichzeitig erst teilweiser Wirksamkeit der technischen Aufwertung des Fahrzeugparks nicht auszuschließen, dass künftig geltende Grenzwerte zeitweilig überschritten werden. In diesem Fall ist die örtliche Belastung mit Luftschadstoffen zu überwachen, um bei drohenden Grenzwertüberschreitungen geeignete Maßnahmen treffen zu können.

Die Überwachung erfolgt durch die zuständige Senatsverwaltung.

II.3.1.3 Verwendete Fachgutachten

Lärm und Luftschadstoffe:

- VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/Heidestraße; 11/2011
- ALB Akustiklabor Berlin: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-92 VE; 07/2014

Altlasten:

- BoSS Consult: Orientierende Untersuchung der Fläche Heidestraße Ost in Berlin und Detailuntersuchung von Teilflächen; 12/2011

Flora:

- Dipl. Ing. Elke Betzner: Biotoptypenkartierung und Baumkartierung; 6/2009 mit Aktualisierungen durch Spath + Nagel 3/2012

Fauna:

- Dipl. Biol. Tobias Teige: Faunistisches Gutachten (Fledermäuse) im Zuge des geplanten Bauvorhabens B-Plan 012.99 „Projekt Europacity“ (Heidestraße, Land Berlin) in Bezug auf vorhandene Quartiere und Einschätzung als Jagdgebiet; 11/2009
- Dr. Christoph Saure: Untersuchung der Stechimmenfauna im Projektbereich Europacity; 11/2009
- Dipl. Ing. Jens Scharon: Untersuchung des Vorkommens der streng geschützten Zauneidechse *Lacerta agilis* auf der Fläche des B-Plangebiets Europacity-Heidestraße in Berlin-Mitte; 10/2009
- Peter Meffert: Avifaunistische Untersuchung in den Bebauungsplangebieten 1-62 und 1-63; 6/2010
- Dr. Karl-Hinrich Kielhorn: Faunistische Untersuchung der Laufkäfer im B-Planbereich Europacity / Heidestraße; 6/2010

II.4 Zusammenfassung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-92 VE bereitet die Errichtung von Wohngebäuden mit insgesamt rund 500 Wohnungen und ergänzenden gewerblichen Nutzungen vor. Außerdem ist der Bau einer in die Blockrandbebauung integrierten Kindertagesstätte geplant.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind aus den Vorgaben des Masterplans Heidestraße entwickelt.

Das Plangebiet war als Teil der weitläufigen Eisenbahnbrache bis Mitte 2013 mit einem lang gestreckten niedrigen Gebäude (ehem. Güterschuppen) bebaut und wurde durch versiegelte Befahrflächen, Ruderalfluren und niedrigen Gehölzaufwuchs geprägt. Eine nach der Berliner Baumschutzverordnung geschützte Säulenpappel wurde im März 2013 mit Genehmigung des Bezirksamtes gefällt. Seit der im Vorgriff auf die Bebauung vorgenommenen vollständigen Beräumung der Flächen im Sommer 2013 präsentiert sich das Gelände als vegetationslose Brachfläche ohne nennenswerte Lebensraumfunktionen für Flora und Fauna.

Bei der gebietsübergreifenden Untersuchung der Fauna vor der Beräumung einzelner Flächen wurden in fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) einige geschützte und Rote-Liste-Arten nachgewiesen, deren Vorkommen sich teilweise auch auf die Flächen im Plangebiet erstreckte. Insbesondere dem Bereich entlang des Schiffahrtskanals wurde eine hohe Bedeutung im Biotopverbund zuerkannt. Infolge der Beräumung ist von einer vollständigen Verdrängung der ansässigen Arten auszugehen. Verstöße gegen die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes liegen jedoch nicht vor.

Die Böden des Plangebiets waren vor der Beräumung zu gut 50% versiegelt. Die obersten Bodenschichten weisen eine geringfügig erhöhte Belastung mit Schadstoffen auf.

Das Gebiet ist von der Heidestraße her stark mit Lärm und Luftschadstoffen belastet. Im straßennahen Bereich überschreiten die Lärmpegel die Schwellen der Gesundheitsgefährdung.

Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird sich der Versiegelungsgrad im Vergleich zum Zustand vor Beräumung des Geländes auf etwa 80 % erhöhen, die unversiegelten Flächen werden

voraussichtlich überwiegend als Ziergrün gestaltet. Durch den Bebauungsplan und vertragliche Regelungen ist die Pflanzung von insgesamt 41 Laubbäumen auf den Bauflächen und weiteren 30 Straßenbäumen abgesichert. Ergänzend werden Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke und der Dachflächen getroffen. Mit diesen Maßnahmen werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen und zusätzliche Belastungen für das Lokalklima minimiert.

Zum Prognosehorizont 2025 wird die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Eine Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe ist, ggf. unter Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, jedoch nicht zu erwarten. Zur Minderung der Lärmbelastung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, mit denen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Durch die Ausbildung lärmrobuster Baustrukturen entstehen in den Blockinnenbereichen und zum Kanal hin ruhige Bereiche, die sich für die Außenraumnutzung und wohnungsnaher Erholung eignen.

Das Plangebiet kann nach gegenwärtigem Planungsrecht intensiv gewerblich genutzt werden. Die bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter waren insofern bereits vor der planerischen Entscheidung planungsrechtlich weitgehend zulässig, ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich. Planungsrechtlich bisher nicht zulässig ist das durch den Bebauungsplan 1-92 VE ermöglichte höhere Nutzungsmaß mit erheblich höheren Gebäuden. Die daraus resultierenden negativen lokalklimatischen Bedingungen werden durch Vorgaben zur Begrünung der Baugrundstücke verbessert.

SenStadtUM

III. PLANINHALT UND ABWÄGUNG

III.1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt

III.1.1 Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE soll eine grundlegende städtebauliche Neuordnung, d.h. die Entwicklung von Wohngebäuden mit standortgerechter Einbindung einzelner gewerblich genutzter Einheiten (Büros, Einzelhandel, Gastronomie) und einer Kindertagesstätte auf bisher gewerblich genutzten Flächen planungsrechtlich vorbereitet werden. Der Plan dient vor allem der Wohnraumversorgung der Bevölkerung in innerstädtischer Lage.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan soll gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und die umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Er soll dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.

Unter Beachtung dieser Ziele und auf Grundlage der in Kapitel I.4 beschriebenen Planungsüberlegungen beabsichtigt die Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG auf den Bauflächen östlich der Heidestraße Wohngebäude mit insgesamt gut 500 Wohneinheiten und einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von ca. 80 m² sowie eine Kindertagesstätte mit ca. 65 Plätzen zu errichten. Unter allen Baublöcken sollen Tiefgaragen mit insgesamt ca. 270 Plätzen entstehen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-92 VE trifft Festsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB.

Als Art der baulichen Nutzung setzt er Wohngebäude fest. Im ersten und zweiten Vollgeschoss werden weiterhin Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, wie Büroräume oder Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche oder sportliche Zwecke, entlang der Heidestraße auch Läden sowie Schank- und Speisewirtschaften zugelassen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen definiert, die die Anordnung der Baukörper weitgehend vorgeben. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die blockweise Festsetzung einer höchstzulässigen Grundfläche und einer höchstzulässigen Geschossfläche bestimmt.

Die Höhe der künftigen Baukörper wird durch die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse und abschnittsweise durch ergänzende maximale Gebäudehöhen (Oberkanten) begrenzt.

Die überwiegend der Erschließung der geplanten Wohngebäude dienende Ringstraße wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Ihre Übergabe nach endgültiger Herstellung an das Bezirksamt Mitte wird in einem Erschließungsvertrag geregelt.

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

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

III.1.2 Vorhaben- und Erschließungsplan

Der Vorhabenbereich entspricht dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1-92 VE.

Die Inhalte und Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans entsprechen denen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan, d.h. die beiden Dokumente sind hinsichtlich ihres Inhalts identisch. Auf eine Beschreibung der Inhalte kann daher an dieser Stelle verzichtet werden. Sie ergeben sich aus den Ausführungen im Kapitel III.3 dieser Begründung.

Die Erschließung der Wohngebäude (Zufahrt zu den Tiefgaragen und Medienererschließung) erfolgt über eine neue Straßenschleife mit zwei Anschlusspunkten an die Heidestraße. Die Herstellung dieser Erschließungsstraße wird im Durchführungsvertrag sowie in einem separaten Erschließungsvertrag rechtlich abgesichert.

Die potenziellen verkehrlichen Auswirkungen der Neubebauung wurden im Gesamtzusammenhang der angestrebten Gebietsentwicklung beiderseits der Heidestraße untersucht. Die durchgeführten Leistungsnachweise zeigen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen über die derzeit im Ausbau befindliche Heidestraße abgewickelt werden kann (vgl. Kap. IV.4).

Auf Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplans verpflichtet sich die Vorhabenträgerin in einem Durchführungsvertrag u.a. zur Realisierung des Vorhabens in einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungskosten.

III.2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 23. Juni 2015 (ABl. S. 1449) stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar.

Bebauungspläne sind gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Die Entwicklung von Wohnbauflächen aus einer gemischten Baufläche M2 entspricht gemäß den Ausführungsvorschriften des Flächennutzungsplans dem Regelfall, wenn im Gesamtgefüge der Charakter einer gemischten Baufläche erhalten bleibt. Durch die nördlich und südlich des Plangebietes 1-92 VE vorgesehenen Bauprojekte mit rein gewerblicher oder Mischnutzung ist dies hier der Fall.

Die geplanten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE (Bauland „Wohnen“) sind mit einer Festsetzung als allgemeines Wohngebiet vergleichbar und daher gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelbar.

Beiderseits des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals ist ein übergeordneter Grünzug in symbolischer Breite dargestellt. Eine verbindliche Breite des Grünstreifens ist damit nicht vorgegeben. Zwischen der nordöstlichen Geltungsbereichsgrenze des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE und dem Kanal verbleibt ein im Mittel 10 m breiter Streifen mit zwei Aufweitungen in Verlängerung der Planstraßen 2.1 und 2.3, der im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Uferweg“ festgesetzt werden soll. Neben der eigentlichen Wegeverbindung sind hier vor allem in den Aufweitungsflächen sowie an verschiedenen anderen Stellen im weiteren Verlauf des Uferwegs nach Norden und Süden auch begleitende Grünbereiche geplant.

III.3 Begründung einzelner Festsetzungen

III.3.1 Art der baulichen Nutzung

III.3.1.1 Wohngebäude mit weiteren zulässigen Nutzungen

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-92 VE setzt für das Plangebiet, das zugleich der Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ist, keine Baugebiete nach BauNVO fest, sondern definiert positiv durch die textliche Festsetzung Nr. 1 die im Bauland allgemein zulässigen Nutzungen, um eine bessere Feinsteuerung zu erreichen, als es die Gliederungsmöglichkeiten des § 1 BauNVO eröffnen. Dies ist gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB zulässig.

Im Bauland werden Wohngebäude allgemein zugelassen. Mit der Festsetzung wird die planungsrechtliche Voraussetzung geschaffen, in diesem bisher gewerblich geprägten Bereich erstmalig eine Wohnbebauung zuzulassen und damit die Wohnraumversorgung in innerstädtischer Lage zu verbessern. Im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b sind nördlich des Plangebietes ebenfalls Wohngebiete entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals vorgesehen und auf den Bauflächen entlang der Heidestraße wird durch die Festsetzung von Mischgebieten nördlich und südlich des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE neben gewerblichen Nutzungen auch ein annähernd gleichwertiger Wohnanteil angestrebt. Die allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE entspricht somit dem Planungskonzept für den Bereich östlich der Heidestraße Konflikte mit der Umgebung sind nicht zu erwarten.

Weil die künftigen Bauflächen durch die geplante ringförmige Erschließungsstraße voneinander getrennt sind, erhalten sie die Bezeichnung „Wohnen 1“, „Wohnen 2“ und „Wohnen 3“.

Im ersten und im zweiten Vollgeschoss der Wohngebäude werden zusätzlich Büroräume bzw. Räume für freie Berufe sowie kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Einrichtungen allgemein zugelassen. Entsprechende Nutzungen haben in der Regel keine störenden Auswirkungen auf das Wohnen und stellen eine verträgliche Ergänzungsnutzung dar. So besteht die Möglichkeit, dass freiberuflich Tätige, die in dem Gebäude wohnen, einzelne Einheiten auch als Praxis bzw. Büro nutzen können. Eine Störung der Wohnnutzung würde möglicherweise eintreten, wenn Räume für freie Berufe auch in den oberen Geschossen eingerichtet würden und es dadurch zu einem verstärkten Publikumsverkehr in Treppenhäusern käme. Aus diesem Grund werden die Räume für freie Berufe auf das erste und zweite Vollgeschoss beschränkt. Dies führt zu einer der Hauptnutzung ‚Wohnen‘ untergeordneten Bedeutung und sichert so das Planungsziel der Schaffung von Wohnraum in innerstädtischen Lagen. Auch eine schleichende Tertiärisierung, bei der die Wohnungen zu einem großen Teil in Räume für freie Berufe umgewandelt werden, wird damit ausgeschlossen.

Weiterhin sind in den Gebäuden entlang der Heidestraße Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe im ersten Vollgeschoss, also im Erdgeschoss der Wohngebäude zulässig. Diese Nutzungen erweitern das in innerstädtischen Wohngebieten übliche Nutzungsspektrum und entsprechen der angestrebten Straßentypologie. Eine öffentlichkeitswirksame Nutzung und damit Belebung der Erdgeschosszonen an der Heidestraße ist gestalterisch und stadtstrukturell erwünscht und wird durch entsprechende Gestaltungsbindungen im Durchführungsvertrag (4,5 m hohe Erdgeschosszone, kein Gebäudesockel) befördert. Auch in anderen Bereichen des Plangebietes sind die genannten Nutzungen im ersten Vollgeschoss ausnahmsweise zulassungsfähig. Ihre Standortverträglichkeit ist im Einzelfall nachzuweisen.

III.3.1.1.1 Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Hinblick auf den Immissionsschutz

Im Plangebiet besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Heidestraße bis zum Jahr 2025 (einschließlich des zusätzlichen Verkehrs aus der Gebietsentwicklung der gesamten Europacity) und der zusätzliche Schienenverkehrslärm der ca. 200 m westlich der Heidestraße verlaufenden Bahnanlagen, führen dann unmittelbar an der Heidestraße zu Lärmbelastungen von bis zu 74 dB(A) am Tag und bis zu 68 dB(A) in der Nacht. Auch die rechtwinklig zur Heidestraße hin angeordneten Blockaußenkanten sind im Nahbereich der Heidestraße hohen Lärmbelastungen bis zu 69 dB(A) tags und bis zu 63 dB(A) nachts ausgesetzt (ALB – Akustik Labor Berlin „Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE im Bezirk Mitte von Berlin“, Mai/Juli 2014). Auf den Bauflächen am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und in den Blockinnenbereichen entstehen demgegenüber vergleichsweise ruhige Wohnbereiche.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – sehen für allgemeine Wohngebiete tagsüber 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) als Obergrenze der zumutbaren Belastung durch Verkehrslärm an. Mit den bestehenden und prognostizierten Lärmbelastungen werden im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005-1 und teilweise auch die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) sowie die gerichtlich bestätigten Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten.

Die allgemeine Zulässigkeit von Wohngebäuden entlang der Heidestraße erfordert daher 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.3.5 dieser Begründung. Mit den getroffenen Festsetzungen wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein ausreichender Schallschutz gewährleistet.

III.3.1.1.2 Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen

Im Plangebiet sollen rund 500 Wohneinheiten entstehen. Bei einer durchschnittlichen Belegungsdichte mit 2,0 Personen je Wohneinheit sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-92 VE etwa 1.000 Bewohner zu erwarten.

Soziale Infrastruktur

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 (also 10 Kinder je Altersjahrgang) für den Langzeitbedarf an Betreuungsplätzen zugrunde gelegt. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans entsteht somit ein rechnerischer Bedarf von 45 Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten (durchschnittlich 75 % Versorgungsgrad für 6 Jahrgänge) und von 60 Grundschulplätzen mit ergänzender Hortbetreuung (100 % Versorgung für 6 Jahrgänge).

Der bebauungsplanbedingte Bedarf an Plätzen in Kinderbetreuungseinrichtungen soll durch den Bau einer Kindertagesstätte mit 65 Plätzen im Plangebiet abgedeckt werden. Die zusätzlichen Platzkapazitäten können ggf. kurzfristige Bedarfsspitzen abdecken und dienen längerfristig der Mitversorgung angrenzend geplanter Wohnungsbauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungs-

plans 1-62b. Die Realisierung der Kindertagesstätte wird im Durchführungsvertrag (Projektpläne) in Kombination mit dem städtebaulichen Vertrag zum 1-62 b abgesichert.

Der für das gesamte Neuordnungsgebiet Heidestraße errechnete Bedarf an Grundschulplätzen begründet dagegen nicht die Tragfähigkeit einer eigenen (mindestens zweizügigen) Grundschule. Der Platzbedarf soll deshalb in den Nachbarquartieren abgedeckt werden. Zur Verbesserung der Versorgungssituation ist dafür im Einzugsbereich des Plangebietes entweder durch Qualifizierung und Ausbau vorhandener Standorte oder die Errichtung eines modularen Ergänzungsstandortes die Schaffung der zusätzlich benötigten Grundschulplätze vorgesehen. Die Herstellung dieser Schulplätze wird bebauungsplanübergreifend mit den Gebietsentwicklern im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b vom 9. Dezember 2014 geregelt.

Die nächst gelegenen vorhandenen Grundschulen befinden sich in Wedding in der Tegeler Straße (Brüder-Grimm-Schule), in Moabit in der Rathenower Straße (Kurt-Tucholsky-Grundschule) und in der Paulstraße (Moabiter Grundschule, Anne-Frank-Grundschule) und in Mitte in der Hannoverschen Straße (Grundschule Neues Tor) jeweils in einer Fuß-/Radwegeentfernung von etwa 1,5 bis 2 km. Von den Oberschulen liegen die Moses-Mendelssohn-Gemeinschaftsschule in der Stephanstraße und das Theodor-Heuss-Gymnasium in der Quitzowstraße mit jeweils etwa 1.200 m Fuß-/Radwegelänge dem Plangebiet am nächsten.

Grünflächen und Kinderspielplätze

Ausgehend von etwa 1.000 Bewohnern im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE ergibt sich ein Bedarf von 6.000 m² wohnungsnahen und 7.000 m² siedlungsnahen Grünflächen sowie 1.000 m² öffentliche Kinderspielplatzfläche (netto) zuzüglich Rahmengrün. Der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen und öffentlichen Kinderspielplätzen kann im Einklang mit der touristischen Nutzung durch die im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b vorgesehene Parkanlage mit Kinderspielplatz südlich des Nordhafens und die Grün- und Freiflächen im Bereich des Uferwegs und des zentralen Stadtplatzes abgedeckt werden, auch wenn für diese eine Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vorgesehen ist. Die Zweckbestimmung als „Fußgängerbereich“ bzw. „Uferweg“ lässt die Anlage von entsprechenden Aufenthaltsbereichen durchaus auch in einer Verkehrsfläche zu.

Weiterhin ist der bauordnungsrechtliche Nachweis von insgesamt rund 2.000 m² Kinderspielplatzflächen auf den Wohngrundstücken zu erbringen. Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 1“ und „Wohnen 3“ stehen dafür ausreichende und geeignete Flächen in den Blockinnenbereichen zur Verfügung. Die Bewohner im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 2“ werden dagegen aufgrund der geringen Grundstücksgröße zumindest teilweise auf die Mitnutzung von Spielflächen in den angrenzenden Baufeldern angewiesen sein.

III.3.1.2 Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE werden keine Baugebiete im Sinne des § 1 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Die Zulässigkeit von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen kann somit nicht aus den Bestimmungen der §§ 12 und 14 BauNVO abgeleitet werden. Da diese Nutzungen teilweise zur Realisierung des Vorhabens erforderlich sind, werden sie explizit textlich festgesetzt. Der Begriff der Nebenanlagen ist dabei entsprechend § 14 Abs. 1 Satz 1 BauNVO zu bestimmen.

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 1“, „Wohnen 2“ und „Wohnen 3“ wird die Anordnung der benötigten Stellplatzflächen ausschließlich in Tiefgaragen zugelassen. Dadurch können in den Blo-

ckinnenbereichen ruhige wohnungsbezogene Freiflächen mit hoher Freiraum- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden, die weder durch die Flächeninanspruchnahme für oberirdische Stellplätze noch durch die mit dem Fahrverkehr und Einparkvorgängen verbundenen Geräuschemissionen beeinträchtigt werden.

Die Zahl der Stellplätze wird auf den durch die Nutzung verursachten Bedarf beschränkt, um den durch das Vorhaben bedingten Kfz-Verkehr zu minimieren. Die Projektplanungen sehen insgesamt ca. 270 Stellplätze (davon 14 barrierefrei) für die Wohngebäude und die integrierten Nicht-Wohnnutzungen vor. Dies entspricht einem Ansatz von gut 0,5 Stellplätzen je Wohn- bzw. Gewerbeeinheit und berücksichtigt die sehr gute Erschließungsqualität durch den ÖPNV. Zudem sind in den Tiefgaragen und in der Erdgeschosszone der Gebäude Stellplätze für Fahrräder vorgesehen, weitere Fahrradabstellanlagen sind in den Blockinnenbereichen geplant.

Eine bedarfsgerechte Gebietsversorgung mit Stellplätzen für Pkw und Fahrräder in Tiefgaragen ist innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nicht möglich, weshalb der Bebauungsplan weite Teile der nicht überbaubaren Grundstücksflächen zeichnerisch für eine Unterbauung mit Tiefgaragen privilegiert (vgl. III.3.3.4). Die höchstzulässige Größe der einzelnen Tiefgaragen wird durch die textliche Festsetzung Nr. 3 aber bauflächenbezogen soweit eingeschränkt, dass die in § 19 Abs. 4 der Baunutzungsverordnung vorgegebene Kappungsgrenze einer Grundflächenzahl von 0,8 weitgehend eingehalten wird.

Durch die Festsetzung von Tiefgaragenflächen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen wird zugleich der Ausschluss oberirdischer Stellplätze kompensiert.

Die allgemeine Zulässigkeit von Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen wird durch die textliche Festsetzung Nr. 7 beschränkt auf Nebenanlagen, von denen keine Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen. Damit soll sichergestellt werden, dass vor allem die Vorgartenbereiche frei von Baulichkeiten wie Geräte- oder Fahrradschuppen, überdachte Müllsammelplätze o.ä. bleiben, die zu einer optischen und funktionalen Beeinträchtigung führen würden. Um derartige Nebenanlagen, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, aber im begründeten Einzelfall (z.B. im Zusammenhang mit der Nutzung der Kita-Freiflächen im Blockinnenbereich) zu ermöglichen, sieht der vorhabenbezogene Bebauungsplan eine Genehmigungsfähigkeit im Ausnahmefall vor. Dies ermöglicht auch für die Zukunft bei sich ändernden Nutzeranforderungen eine gewisse Flexibilität, die bei einer starren Orientierung am Vorhaben, wie es der Planung zugrunde liegt, nicht gegeben wäre.

III.3.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung erfolgt durch zeichnerische und textliche Festsetzungen und orientiert sich am städtebaulichen Konzept.

Die in der Planzeichnung durch Baugrenzen umfasste überbaubare Grundstücksfläche bildet zusammen mit den für vortretende Bauteile (Balkone und Loggien) privilegierten Flächen als erweiterte Baukörperausweisung den Rahmen der höchstzulässigen Grundfläche und wird durch eine ergänzende numerische Festsetzung noch geringfügig weiter eingeengt. Zur weiteren Bestimmung des Nutzungsmaßes werden die Zahl der Vollgeschosse und die bauflächenbezogene höchstzulässige Geschossfläche festgesetzt.

Die Berechnungen und die Definition von Grund- und Geschossfläche sowie Grund- und Geschossflächenzahl erfolgt analog zu § 19 und § 20 der Baunutzungsverordnung (BauNVO).

III.3.2.1 Zulässige Grundfläche, Grundflächenzahl

Die zulässige Grundfläche wird für die drei Baulandflächen individuell bestimmt und ermöglicht die uneingeschränkte Umsetzung der vorliegenden Projektplanung.

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 1“ wird numerisch eine zulässige Grundfläche von 3.900 m² festgesetzt. Bezogen auf die 6.413,5 m² große Baulandfläche entspricht dies einer Grundflächenzahl (GRZ) gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO von 0,6. Damit wird die in § 17 Abs. 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete benannte Obergrenze der GRZ von 0,4 um 0,2 überschritten. Die erreichte Grundflächenzahl entspricht mit 0,6 der Obergrenze für Mischgebiete, in denen Wohnnutzungen ebenfalls allgemein zulässig sind.

Für das Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 2“ wird eine Grundfläche von 1.150 m², mithin eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,69 ermöglicht. Die etwas höhere Grundstücksausnutzung ist der mit 1.651 m² vergleichsweise kleinen Baulandgröße geschuldet und erscheint im Hinblick auf die angrenzenden Freiflächen der Uferpromenade und des Kanals vertretbar.

Für das Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 3“ beträgt die zulässige Grundfläche 5.300 m², was bezogen auf die 9.631 m² große Baulandfläche einer GRZ von 0,55 entspricht. Gemessen an den in § 17 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung benannten Obergrenzen wird die GRZ für allgemeine Wohngebiete damit überschritten.

Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO darf die zulässige Grundfläche durch Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche um bis zu 50 vom Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8. Weitere Überschreitungen in geringfügigem Ausmaß können zugelassen werden und im Bebauungsplan können auch abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Da die Baunutzungsverordnung für vorhabenbezogene Bebauungspläne keine verpflichtende Anwendung findet, werden die Überschreitungsmöglichkeiten im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE für jede Baulandfläche explizit textlich festgesetzt. Die im Bauland „Wohnen 1“ insgesamt ermöglichte Grundfläche entspricht einer Grundflächenzahl von 0,8 und kann - in Ergänzung der Hauptbaukörper - durch Nebenanlagen im Sinne des § 14 der Baunutzungsverordnung und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche mit ihren Zufahrten, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, in Anspruch genommen werden. Im Bauland „Wohnen 2“ entspricht die zulässige Grundfläche bei Unterbauung mit Tiefgaragen einer Grundflächenzahl von 0,81. Im Bauland „Wohnen 3“ wird zusammen mit spezifischen Überschreitungsmöglichkeiten (siehe unten) insgesamt eine Grundfläche von 8.020 m², mithin eine Grundflächenzahl von 0,83 ermöglicht.

Eine solche Überschreitungsmöglichkeit ist vor allem notwendig, um die geplanten Tiefgaragen realisieren zu können und damit eine bedarfsgerechte Ausstattung der Wohnungen mit Stellplätzen zu erreichen. Durch den gleichzeitigen Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen auf den privaten Wohngrundstücken und die geforderte Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen, können negative Folgen für die Umwelt gemindert und eine angemessene Aufenthaltsqualität und Wohnruhe vor allem in den Blockinnenbereichen sichergestellt werden.

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 3“ werden spezifische Überschreitungen mit einem Flächenumfang von höchstens 320 m² für die Anlage von Platzflächen vor einzelnen in der textlichen Festsetzung Nr. 3 definierten Gebäudeabschnitten ermöglicht: Vor der südlichen, seitlichen Außenwand des Gebäudes an der Heidestraße (zwischen den Punkten N und O) sollen im Erdgeschoss

Ladengeschäfte entstehen und die befestigten Platzflächen in Erweiterung des Gehwegs für Warenauslagen und das Betrachten von Schaufensterauslagen genutzt werden können. Gegenüber dem Uferweg am Schifffahrtskanal (zwischen den Punkten U und V) sollen die privaten Grundstücksflächen im Vorfeld der Bebauung einer optischen Verbreiterung des hier sehr schmalen Uferwegs dienen. Außerdem wird im Eckbereich Döberitzer Grünzug/Uferweg eine öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzung angestrebt und über die zulässige Anlage von Platzflächen (auch zwischen den Punkten T' und U) z.B. das Aufstellen von Tischen und Stühlen eines gastronomischen Betriebes ermöglicht. In den benannten Bereichen ist eine Befestigung und damit Versiegelung der privaten Grundstücksflächen ausdrücklich erwünscht und durch entsprechende gestalterische Vorgaben im Durchführungsvertrag festgeschrieben.

III.3.2.2 Zulässige Geschossfläche, Geschossflächenzahl

Die zulässige Geschossfläche wird individuell für jede Baulandfläche numerisch festgesetzt und ermöglicht die uneingeschränkte Umsetzung der vorliegenden Projektplanung.

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 1“ wird die zulässige Geschossfläche auf 20.000 m² begrenzt. Bezogen auf die 6.413,5 m² große Baulandfläche entspricht dies einer Geschossflächenzahl (GFZ) gemäß § 20 Abs. 2 BauNVO von 3,11. Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 2“ wird eine Geschossfläche von 5.520 m² ermöglicht. Dies entspricht, bezogen auf die 1.651 m² große Baulfläche, einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,34. Für die 9.631 m² große Baulandfläche mit der Bezeichnung „Wohnen 3“ beträgt die zulässige Geschossfläche 29.700 m², was einer GFZ von 3,08 entspricht.

Die angestrebte innenstadttypisch hohe Bebauungsdichte ist städtebaulich begründet und überschreitet erheblich die in § 17 der Baunutzungsverordnung benannten Obergrenzen zum Maß der baulichen Nutzung. Um diese Dichte nicht durch die Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nicht-vollgeschossen faktisch weiter zu erhöhen, sind diese Räume nach Maßgabe der textlichen Festsetzung Nr. 2 bei der Ermittlung der Geschossfläche anzurechnen.

III.3.2.3 Begründung des Maßes der baulichen Nutzung

Umfang der Nutzungsmaßüberschreitungen nach § 17 BauNVO

Auch wenn der Gesetzgeber vorhabenbezogene Bebauungspläne ausdrücklich von den Vorgaben der Baunutzungsverordnung und damit auch von den einzuhaltenden Obergrenzen der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO freistellt, haben die dort angegebenen Obergrenzen Leitlinien- und Orientierungsfunktion.

Legt man für die Baulflächen die Obergrenzen für allgemeine Wohngebiete zu Grunde, so wird die zulässige GRZ und GFZ überall überschritten, wie die nachfolgende Tabelle zeigt.

Der Bebauungsplan ermöglicht auf den einzelnen Bauflächen folgende Nutzungsmaße:

Baugebiet	Größe	Grundfläche/ GRZ	Geschossfläche/ GFZ	zum Vergleich: Obergrenze gem. § 17 BauNVO
Bauland „Wohnen 1“	6.413,5 m ²	3.900 m ² 0,6	20.000 m ² 3,11	0,4 / 1,2
Bauland „Wohnen 2“	1.651 m ²	1.150 m ² 0,69	5.520 m ² 3,34	0,4 / 1,2
Bauland „Wohnen 3“	9.631 m ²	5.300 m ² 0,55	29.700 m ² 3,08	0,4 / 1,2

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 keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.

Vorliegen städtebaulicher Gründe

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO ist im vorliegenden Fall vor allem durch die besonderen Umstände des neu überplanten Gebiets begründet. Die herausgehobene zentrale, hervorragend erschlossene und auch aufgrund ihres Wasserbezuges besonders attraktive Lage der Europacity bietet einmalige Chancen für die Realisierung eines neuen urbanen Stadtquartiers mit einem hohen Anteil an stark nachgefragten innerstädtischen Wohnungen in der Mischung mit anderen Nutzungen von gesamtstädtischer Bedeutung. Wegen der durch Bahnanlagen und Wasserstraßen stadträumlich relativ isolierten Lage des gesamten Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße können diese Ziele jedoch nur dann realisiert werden, wenn mit den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen ein eigenständiges Stadtquartier mit einigem Gewicht und entsprechender innenstadttypisch dichter Bebauung ermöglicht wird.

Vorrang der Innenentwicklung

Aufgrund der herausgehobenen Innenstadtlage und der besonderen Erschließungsgunst in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs, wo mehrere innerstädtisch bedeutsame S-Bahn- und Regionalbahnlinien sowie die U-Bahn verkehren, 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 Bebauungsstruktur gelegt.

Schaffung von nachfragegerechtem 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 wer-

den. Stark nachgefragt werden u.a. Wohnungen in attraktiven Innenstadtlagen. Diese Nachfrage führt angesichts des begrenzten Angebots bereits zu Preiserhöhungen und damit Verdrängungsprozessen in zentralen Stadtgebieten. Im Bereich der Europacity bietet sich nun die Möglichkeit, relativ kurzfristig und in erheblicher Größenordnung 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. 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.

Lagebedingte Notwendigkeit eines eigenständigen Stadtquartiers

Trotz der hohen Lagegunst stellen der ungünstige langgestreckte Flächenzuschnitt des Neuordnungsbereichs, eingeengt 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 von und zum Hauptbahnhof wahrgenommen wird. Dies gilt es mit den Mitteln der Bauleitplanung zu verhindern.

Um stattdessen ein eigenständiges Stadtquartier mit eigener Identität zu entwickeln, das seiner herausgehobenen Lage 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 Wohnort nah im Gebiet anzusiedeln. 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 unmittelbar südwestlich des Plangebiets ist hierfür ein Beispiel. Der beschlossene Masterplan für den Neuordnungsbereich definiert einen städtebaulichen Rahmen, der auch die Nachbarschaft dieser zentrumstypisch dichten Bebauung berücksichtigt.

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. Östlich der Heidestraße werden rund 32.200 m², d.h. knapp 20 % der Flächen für öffentliche Grünflächen und die Herstellung attraktiver Platzflächen und Wegeverbindungen planungsrechtlich gesichert. Dies betrifft vor allem auch den Wasserzugang zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal. Der derzeit für eine öffentliche Nutzung zwischen der Kieler Brücke und dem ehemaligen Hamburger Bahnhof kaum zugängliche Kanal soll durch die Anlage einer begrünten Uferpromenade als Stadt- und Erholungsraum erlebbar gemacht und in das übergeordnete öffentliche Grün- und Wegesystem eingebunden werden. Zusammen mit der zentralen Platzfläche kann hier ein zusätzliches attraktives Naherholungsziel geschaffen werden. Mit Blick auf die angrenzenden Kulturellen Einrichtungen im sogenannten Kunst-Campus entsteht insbesondere auch für den Tourismus ein neuer Anziehungspunkt.,.

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 Beraumung 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.

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 vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE 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.

Die im Masterplan pauschal für größere Teile des Neuordnungsbereichs vorgesehenen Dichtewerte (GFZ von 2,8 für die Baublöcke südlich des Stadtplatzes) und das Ziel der Einordnung von mindestens 1.800 Wohnungen in der gesamten Europacity gingen noch von einer gesamtstädtisch eher verhaltenen Nachfrage nach Wohnungen und innerstädtischen Büroflächen aus. Angesichts einer wieder auflebenden Nachfrage nach Wohnflächen in der Innenstadt, insbesondere aber zunehmender Einwohnerzahlen und einer Bevölkerungsprognose, die diesen Trend bestätigt, ergibt sich für Berlin die Herausforderung, in den nächsten Jahren das Bauvolumen in erheblichem Maße zu steigern. Die Europacity bietet hierfür aufgrund ihrer zentralen und gut erschlossenen Lage geeignete Flächen.

Für die Baublöcke südlich des Stadtplatzes wurde dieser veränderten Situation im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs und eines nachgeschalteten Realisierungswettbewerbs 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 erreicht durch größere Gebäudetiefen und abschnittsweise durch ein zusätzliches (siebtes) Vollgeschoss.

Die in den Wettbewerben ausgearbeiteten städtebaulichen und architektonischen Entwürfe zeigen, dass trotz der erhöhten Dichtewerte 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 stark nachgefragten Innenstadtquartieren Berlins und als in den umgebenden Quartieren von Moabit, Wedding und Mitte. Gerade in den lagebegünstigten Baublöcken in Wassernähe bietet sich die Chance, den dringend benötigten Wohnungsbau relativ kurzfristig zu realisieren und damit neue Bewohner in der Innenstadt zu anzusiedeln.

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 bei hervorragender Verkehrsanbindung, ein möglicher Freiraumbezug vieler Wohnungen und nicht zuletzt die Wasserlage am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal mit der geplanten Uferpromenade und der zentralen Platzfläche mit direktem Wasserzugang werden dabei für viele der künftigen Bewohner ausschlaggebend sein.

Weitergehende Begründung für die Bauflächen im vorliegenden Bebauungsplan

Für die Bauflächen entlang der Heidestraße ist das vorgesehene Maß der baulichen Nutzung städtebaulich auch dadurch begründet, dass in Verbindung mit der verbindlich vorgegebenen geschlossenen Bauweise und Mindestbauhöhe eine allseitig geschlossene Blockrandbebauung gewährleistet werden soll, die die Blockinnenbereiche gegenüber dem Straßenverkehrslärm abschirmt. Nur die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit immissionsgeschützten Innenbereichen lässt im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße die Errichtung von Wohnungen überhaupt zu.

Bei der Bestimmung des Dichtemaßes sind aber auch Gebäudetiefen zu berücksichtigen, die die Einordnung anderer innenstadtypischer Nutzungen, insbesondere von Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben sowie Büros in den unteren Geschossen ermöglichen.

Nicht zuletzt ist städtebaulich entlang der Heidestraße eine Bebauung erforderlich, die den Straßenraum überzeugend definiert und eine für eine breite innerstädtische Magistrale angemessene Höhenentwicklung aufweist. Angesichts der künftigen Straßenbreite von rund 38 m wird eine Bebauung mit bis zu 7 Vollgeschossen für standortverträglich erachtet, eine Bebauung mit weniger als 6 Vollgeschossen bzw. 19 m Gebäudehöhe - auch unter Schallschutzaspekten - dagegen als problematisch.

Auch für die weiter von der Heidestraße entfernt, aber immer noch in deren Lärmeinzugsbereich gelegenen Wohnnutzungen ist die Ausbildung einer geschlossenen Blockrandbebauung 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.

Für die Baufläche am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal soll mit der hohen baulichen Dichte trotz der geringen Tiefe des Baufeldes eine mit den übrigen Wohngebietsteilen entlang des Kanals har-

monierende bis zu siebengeschossige Bebauung ermöglicht werden, die auch Bezug nimmt auf die am gegenüberliegenden Ufer realisierte Wohnbebauung mit acht Geschossen. Die unmittelbar angrenzenden unverbaubaren Freiflächen des Uferwegs und des Kanals, die öffentliche Nutzbarkeit der Promenadenflächen und nicht zuletzt die Wassernähe und die gegenüberliegende Grünfläche des Invalidenfriedhofs relativieren die hohe bauliche Dichte und gewährleisten hier dennoch eine sehr gute Wohnqualität.

Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Der Bebauungsplan gewährleistet die notwendigen Sozialabstände sowie eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der geplanten Wohn- und Arbeitsstätten. In Bereichen mit ermöglichten Abstandsflächenunterschreitungen stellen Beschränkungen zur Anordnung von Fenstern sowie spezifische Grundrisslösungen den Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher (siehe Abschn. III.3.3.2).

Die weitgehende Einhaltung der nach § 17 BauNVO für Mischgebiete vorgegebenen Grundflächenzahl von 0,6 stellt zusammen mit der mittels Baugrenzen vorgegebenen Baukörperanordnung zur Freihaltung geräumiger zusammenhängender Blockinnenbereiche und dem Ausschluss oberirdischer Garagen und Stellplätze die Bereitstellung nutzbarer wohnungsbezogener Freiflächen auf den Grundstücken sicher. Diese sind ausreichend dimensioniert, um die erforderlichen Kinderspiel- und Aufenthaltsflächen (Freisitze) der geplanten Wohnbebauung aufnehmen zu können.

Bauliche Lärmschutzmaßnahmen und Festsetzungen zu schallschutzorientierten Grundrissen bzw. zum Einbau schallgedämmter Dauerlüftungseinrichtungen sowie Auflagen für die Anordnung von Außenwohnbereichen gewährleisten einen ausreichenden Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrsimmissionen.

Auch die im angrenzenden Bebauungsplan gesicherten Freiflächen, vor allem die Uferpromenade und die südlich des Plangebietes gelegene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Fußgänger und Radfahrer mit ihrer Funktion als übergeordnete Grünverbindung tragen zur Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei. Sie relativieren die aus städtebaulichen Gründen erforderliche hohe bauliche Dichte auf den einzelnen Bauflächen und wirken sich positiv hinsichtlich der Belichtung und Belüftung der geplanten Wohnungen aus.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE vorgesehene bauliche Dichte mit GFZ-Werten bis zu 3,3, wird durch die Freihaltung zusammenhängender Freiflächen in den Blockinnenbereichen der geplanten Baublöcke, die den Wohnungen zugute kommen sollen, im Grundsatz ausgeglichen. Eine entsprechende Anordnung der Baukörper wird mit den Bebauungsplanfestsetzungen weitestgehend vorgegeben. Die damit planungsrechtlich gesicherten lärmgeschützten privaten Freiflächen sind ausreichend groß, um die grundlegenden Anforderungen wie die Unterbringung von Kinderspiel- und Aufenthaltsflächen (Freisitze) sowie das Abstellen von Fahrrädern realisieren zu können. Die Pflicht zur Erdüberdeckung und zur gärtnerischen Anlage und Bepflanzung von Tiefgaragen und anderen nicht überbaubaren Grundstücksflächen trägt dazu bei, dass die Innenhöfe als wohnungsbezogene Freiflächen gut nutzbar sind. Insgesamt wird ein Freiflächenanteil von rund 40% der Grundstücksflächen zur Verfügung stehen.

Die Überschreitung der Dichteobergrenzen der BauNVO wird ferner durch die Schaffung öffentlicher Grün-, Platz und Wegeflächen im Geltungsbereichs des angrenzenden Bebauungsplans 1-62b

(Erweiterung Nordhafenpark, Döberitzer Grünzug, Uferpromenade am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal mit begleitenden Grünflächen, öffentlich nutzbare Grundstücksfreifläche im Mischgebiet nördlich des Hamburger Bahnhofs) relativiert und in ihren Auswirkungen ausgeglichen. Die Herstellung der öffentlichen Grün-, Platz- und Wegeflächen unter Berücksichtigung eines erheblichen privaten Finanzierungsanteils ist vertraglich gesichert.

Als weitere ausgleichende Maßnahmen im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO trifft der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-92 VE Festsetzungen zur Dachbegrünung. Zusammen mit den oben benannten Begrünungsmaßnahmen bewirken diese Maßnahmen durch die Erhöhung des Vegetationsanteils sowie die Rückhaltung und Verdunstung von Niederschlagswasser eine positive Beeinflussung des Kleinklimas und des Wasserhaushalts.

Auswirkungen auf die Umwelt

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt durch die Überschreitung des Nutzungsmaßes werden durch die Konzentration der überbauten Fläche, durch die Unterbringung von Stellplätzen unterhalb der Geländeoberfläche und die verpflichtende Begrünung nicht überbaubarer Grundstücksflächen (einschließlich der geforderten Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen) sowie von Dachflächen vermieden.

Die Verpflichtung zum Anpflanzen von insgesamt 41 Bäumen – davon mindestens 11 großkronige – leistet einen wichtigen Beitrag für die Biotopentwicklung und das Landschaftsbild und wirkt sich positiv auf den Wasserhaushalt und das Lokalklima aus. Gegenüber dem jetzigen Zustand der vegetationslosen Fläche ergibt sich dadurch eine deutliche Verbesserung für den Naturhaushalt. Durch die festgesetzte extensive Begrünung der Dachflächen werden weitere Biotopflächen geschaffen und positive Wirkungen auf die klimatische Situation des Standortes erreicht.

Negative Auswirkungen auf lokale Populationen von besonders geschützten Arten müssen aufgrund der bereits erfolgten vollständigen Beräumung des Plangebietes und seiner Umgebung nicht befürchtet werden. Die ehemals vorhandenen Gebäude sind im Vorfeld ihres Abbruchs auf vorhandene Niststätten und das Vorkommen von Fledermäusen überprüft worden.

Somit ergeben sich auch artenschutzrechtlich keine nachteiligen Umweltauswirkungen.

III.3.2.4 Höhe baulicher Anlagen

Die Höhenentwicklung der Bebauung im Plangebiet wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB durch die Festsetzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse und durch die Festsetzung von Gebäudehöhen (Oberkanten baulicher Anlagen) geregelt.

III.3.2.4.1 Zahl der Vollgeschosse

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE wird unter analoger Anwendung von § 16 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO überwiegend eine höchstzulässige Zahl von sechs bzw. sieben Vollgeschossen festgesetzt und damit der zentralen Lage des Plangebietes und der Berlin-typischen Vollgeschosshöhe für Neubebauungen im Innenstadtbereich entsprochen. Die Zahl der zulässigen Vollgeschosse wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans generell als Höchstmaß festgesetzt.

Die siebengeschossigen Gebäudeteile dienen der gestalterischen Betonung der Bebauung entlang der Hauptverkehrsstraße und der Akzentuierung der Gebäude-Silhouette im Uferbereich. Gegen-

über dem Wettbewerbsergebnis erfolgte dabei für die höheren wasserseitigen Bauteile eine Reduzierung um jeweils ein Geschoss.

Der Bebauungsplan nimmt weitere Differenzierungen vor, die dem städtebaulichen Konzept der Architekten folgen: Im Bauland „Wohnen 1“ und „Wohnen 2“ wird die einheitliche Blockrandbebauung durch das Gestaltungsprinzip aufgesetzter Einzelbaukörper über einem durchlaufenden zwei- bis dreigeschossigen Gebäudesockel zumindest teilweise aufgelöst. Da dieses Gestaltungsprinzip auch als wettbewerbsentscheidendes Kriterium gewertet wird, Abweichungen von den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Abstandsflächentiefen erfordert und im Nahbereich der Heidestraße zusätzlich maßgeblichen Einfluss auf die erforderlichen Schallschutzfestsetzungen hat, wird die Lage und Dimension der niedrigen Bauteile nicht allein im Rahmen der Projektplanung fixiert, sondern auch im Bebauungsplan genau bestimmt.

Eine Regelung zur Zahl der zulässigen Vollgeschosse erscheint trotz der festgesetzten höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen (s.u.) geboten, um zu vermeiden, dass die festgesetzte Gebäudekubatur im Sinne einer Geschossflächenmaximierung durch zusätzliche Geschosse ausgefüllt wird. Städtebauliches Ziel ist es, dass die Wohngebäude großzügige Geschosshöhen von in der Regel mindestens 2,7 m aufweisen und gegenüber der Heidestraße ein repräsentatives erstes Vollgeschoss (Erdgeschoss) mit einer Höhe von mindestens 4,5 m entsteht. Die festgesetzten Oberkanten berücksichtigen dies.

III.3.2.4.2 Festgesetzte Oberkanten und Überschreitungsmöglichkeiten

Höchstzulässige Oberkanten

Die absolute Höhe der Gebäude wird durch die Festsetzung der höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen unter analoger Anwendung des § 18 BauNVO bestimmt. Mit der so erreichten Begrenzung der Gesamthöhe wird ein Einfügen der geplanten Gebäude in die Höhenentwicklung der angrenzend geplanten Baugebiete und des gesamten Neuordnungsbereichs Europacity sichergestellt.

Die Oberkanten sind als absolute Höhen über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt. Als Bezugshöhen wurden im Rahmen der Abwägung die vorhandene mittlere Geländehöhe der jeweiligen Baufläche und die voraussichtliche Höhenlage der angrenzenden Verkehrsflächen gewählt. Die Ausgangshöhe liegt demnach bei 34,0 bis 34,4 m über NHN.

Für die sechsgeschossigen Gebäude entspricht die festgesetzte einheitliche höchstzulässige Oberkante von 55,8 m über NHN einer Gebäudehöhe von 21,5 m und damit in etwa der in Berlin typischen Traufhöhe. Für die siebengeschossigen Bauteile werden mit einer höchstzulässigen Oberkante von 59,4 m über NHN Gebäude bis zu 25 m Höhe zugelassen. Für den gegenüber dem Wettbewerbsergebnis deutlich in der Höhe zurückgenommenen Baukörper im Südosten des Plangebietes wird mit einer abweichenden Gebäudehöhe von bis zu 60,40 m über NHN weiterhin eine städtebauliche Akzentuierung in diesem Bereich ermöglicht.

Bedingt durch den Höhenunterschied zwischen Heidestraße und Uferpromenade von bis zu 80 cm im südlichen Baufeld ergeben sich im unmittelbaren Eckbereich Uferpromenade/ Döberitzer Grünzug bei einer Ausgangshöhe von 33,65 m über NHN für die dortigen Gebäudefassaden entsprechend abweichende Wandhöhen.

Für die mit zwei bzw. drei Vollgeschossen deutlich niedrigeren Gebäudeteile besteht keine städtebauliche Notwendigkeit zur Festsetzung einer maximalen Höhe.

Mindestbauhöhe

Im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße wird aus Schallschutzgründen ergänzend zur Festsetzung der höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen auch eine Mindesthöhe bestimmt. Mit der Festsetzung einer mindestens erforderlichen Oberkante von 57,0 m entlang der Heidestraße und 53,9 m über NHN für die seitlich zur Heidestraße hin ausgerichteten Gebäudeteile wird eine ausreichende schallschützende Wirkung der geschlossenen Randbebauung für die Blockinnenbereiche abgesichert; die lediglich dreigeschossigen Gebäudeeinschnitte im Bauland „Wohnen 1“ müssen mindestens eine Bauhöhe von 45,0 m über NHN aufweisen.

Die notwendige Mindestbauhöhe wurde im Rahmen des Schallschutzgutachtens ermittelt (vgl. III.3.5). Für die weiter von der Heidestraße entfernt geplanten Wohngebäude ist nach Einschätzung der Schallschutzgutachter die Einforderung einer Mindestbauhöhe nicht erforderlich. Die festgesetzte Mindesthöhe muss mindestens durch die Blockaußenwände einschließlich Attika erreicht werden. Sie steht im Einklang mit der vorliegenden Projektplanung.

Überschreitung der festgesetzten Oberkanten

Für die baulichen Anlagen im Plangebiet werden in analoger Anwendung von § 16 Abs. 6 BauNVO nach Art und Umfang bestimmte Ausnahmen vom festgesetzten Maß der baulichen Nutzung vorgesehen und eine Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Oberkanten von 55,8 m über NHN bis 60,4 m über NHN durch untergeordnete Bauteile eröffnet (textliche Festsetzung Nr. 4).

Die Überschreitung wird zum einen für technische Einrichtungen wie Schornsteine, Lüftungsanlagen, Geländer oder Abdeckungen von Lichtschächten sowie Aufzugsbetriebsräume und Treppenhäuser ermöglicht, die für die Funktionsfähigkeit der Gebäude bzw. die Erreichbarkeit der Dachflächen erforderlich sind, zum anderen für Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie. Die Höhe der Überschreitungen wird auf 2,5 m begrenzt, um ihre Außen- bzw. Fernwirkung möglichst gering zu halten. Der räumliche Umfang der Dachaufbauten wird indirekt über die Vorgaben zur Dachbegrünung begrenzt (vgl. III.3.6.1). Nur Solaranlagen sind ohne flächenmäßige Beschränkung zulässig (sofern die darunter befindlichen Flächen begrünt werden), um dem grundsätzlichen ökologischen Anspruch durch ressourcenschonenden Umgang und Energieeffizienz gerecht zu werden.

Um die optische Wirkung von Dachaufbauten auf den Straßenraum bzw. die öffentliche Uferpromenade aus gering zu halten, wird ferner bestimmt, dass Überschreitungen der festgesetzten Oberkanten durch Dachaufbauten und Solaranlagen nur zulässig sind, wenn sie um das Maß ihrer Höhe hinter die Umfassungswände des darunter liegenden Geschosses zurücktreten. Bei der Einzelfallprüfung von beantragten Ausnahmen sollen weitere Aspekte der Stadtbildverträglichkeit geprüft und zur Beruhigung der Dachlandschaft nötigenfalls eine Einhausung der Dachaufbauten eingefordert werden. Dachaufbauten sind außerdem nur auf den Dächern der Gebäude bzw. Gebäudeteile mit sechs- bzw. sieben Vollgeschossen zulässig.

Überschreitungsmöglichkeiten der festgesetzten Oberkanten für erforderliche Brüstungsbauwerke im Zusammenhang mit der Anordnung von Dachterrassen sind nicht erforderlich. Weil alle Gebäude umlaufend mit einer Attika ausgebildet werden sollen sind zusätzliche Brüstungsbauwerke zur Absturzsicherung (z.B. Geländer) nicht erforderlich, sondern können ggf. durch eine Erhöhung der Attika sichergestellt werden.

III.3.3 Überbaubare Grundstücksfläche

III.3.3.1 Festsetzungen durch Baugrenzen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB durch die Festsetzung von Baugrenzen in der Planzeichnung bestimmt, an die herangebaut werden kann, aber nicht muss. Die Funktion und Bedeutung der dargestellten Baugrenzen entspricht dabei § 23 Abs. 3 BauNVO. Zusammen mit den für vortretende Bauteile (Balkone und Loggien) privilegierten Flächen, bilden die überbaubaren Grundstücksflächen eine erweiterte Baukörperausweisung, die die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes in seinen Grundzügen sichert und die Anordnung der Baukörper auf den Baugrundstücken weitgehend vorgibt, aber in der Tiefe noch einen gewissen Spielraum zur architektonischen Ausgestaltung belässt.

Die Baugrenzen folgen entlang der Heidestraße und der Planstraßen überwiegend den Straßenbegrenzungslinien, so dass unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche herangebaut werden kann. Entlang der Uferpromenade und des Döberitzer Grünzugs, die jeweils als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b festgesetzt werden, wird ein Abrücken der Bebauung hinter mindestens 5,0 m bzw. 6,0 m breite nicht überbaubare Vorzonen bestimmt. Außerdem wird an der Ostseite der Planstraße 2.2 ebenfalls ein Abrücken der Bebauung um mindestens 5,0 m eingefordert, um die optische Wirkung des in diesem Abschnitt nur 15,0 m breiten Straßenraums aufzuweiten und eine ausreichende Belichtung und Besonnung der hier geplanten Wohnungen durch den resultierenden Gebäudeabstand von 20,0 m sicherzustellen.

Durch die erweiterte Baukörperfestsetzung wird außerdem (zusammen mit der Festsetzung einer Mindesthöhe) die Errichtung geschlossener Baublöcke mit immissionsgeschützten Blockinnenbereichen ermöglicht, um so auch im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße Wohnungen mit zum Schlafen geeigneten Aufenthaltsräumen sowie ruhigen Außenwohnbereichen zu ermöglichen.

Die getroffenen Festsetzungen basieren auf der Projektplanung des Vorhabenträgers und stellen insofern keine unangemessene Einschränkung der Baufreiheit dar. Mit der relativ engen Bestimmung der geplanten Baukörper können auch die abstands- und nachbarrechtlichen und die Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Aspekte im Einzelnen geprüft werden. Dies betrifft vor allem Bereiche, in denen der Bebauungsplan gegenüber den bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen Verkürzungen ermöglicht.

Die Projektplanung des Vorhabenträgers sieht für das Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 1“ eine zumindest in den beiden unteren Geschossen durchgehende Blockrandbebauung und für das östlich angrenzende Bauland „Wohnen 2“ einen in den ersten beiden Vollgeschossen rund 60 m langen Baukörper vor.

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 3“ bilden die Baukörper zwei allseitig umschlossene Innenhöfe mit einer Öffnung (Gebäudeunterbrechung) in Richtung Süden zum Kunst-Campus. Durch die Festsetzung eines Luftgeschosses für das erste Vollgeschoss des nördlich gegenüberliegenden Gebäudes wird in diesem Baublock die Voraussetzung für eine in der Projektplanung vorgesehene Blockdurchwegung geschaffen.

III.3.3.2 Mögliches Überschreiten der Baugrenzen

Die in der Projektplanung vorgesehenen Balkone und Loggien treten abschnittsweise um bis zu 2,0 m gegenüber den überbaubaren Grundstücksflächen vor; andere vortretende Gebäudeteile sind nicht geplant. Geringfügige Überschreitungen der Baugrenzen können gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO zugelassen zwar zugelassen werden, jedoch nicht im vorgesehenen Umfang. Gemäß § 23 Abs. 5

BauNVO können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen bauliche Anlagen zugelassen werden, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind. Die entsprechende Vorschrift der Berliner Bauordnung fordert, dass vortretenden Bauteile (z. B. Balkone) nicht mehr als 1,5 m tief sein und nicht mehr als ein Drittel der jeweiligen Außenwand einnehmen dürfen, damit sie bei der Bestimmung der Abstandsflächen unbeachtlich bleiben können. Die geplanten Balkone und Loggien erfüllen insofern nicht die Anforderungen an ein untergeordnetes Bauteil.

§ 23 der Baunutzungsverordnung ermächtigt jedoch zur Festsetzung weiterer nach Art und Umfang bestimmter Ausnahmen. Dies erfolgt im vorliegenden Fall über die Festsetzung einer zusätzlichen Linie zur Abgrenzung des Umfangs von Abweichungen in der Planzeichnung; zusammen mit der darauf Bezug nehmenden textlichen Festsetzung Nr. 5. Diese ermöglicht in den gekennzeichneten Bereichen vor den Hauptbaukörper vortretende Balkone und Loggien über das nach § 23 Abs. 5 Satz 2 BauNVO zulässige Maß hinaus. Die Linie zur Abgrenzung des Umfangs von Abweichungen wird für ausgewählte Fassaden der künftigen Baukörper in den Blockinnenbereichen der Bauflächen „Wohnen 1“ und „Wohnen 3“ in einem einheitlichen Abstand von 2 m zur Baugrenze festgesetzt. Flächenmäßige Beschränkungen für den Umfang vortretender Bauteile ergeben sich durch die festgesetzten bauflächenbezogenen Grundflächen. Gegenüber einer generellen Aufweitung der überbaubaren Grundstücksfläche wird mit der gewählten Festsetzungssystematik die Ausbildung zu tiefer, schlecht belichtbarer Hauptbaukörper verhindert.

Im Bauland „Wohnen 1“ wird darüber hinaus ein Vortreten von nicht-untergeordneten Gebäudeteilen gegenüber dem öffentlichen Straßenland ermöglicht. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 6 können für das geplante Gebäude im Eckbereich der Planstraßen 2.2 und 2.3, vortretende Balkone und Loggien bis zu 2,0 m vor die Baugrenze zugelassen werden, sofern ihr Anteil ein Drittel der Länge der jeweiligen Außenwand nicht überschreitet. Sich hierdurch ergebende Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen werden ebenfalls zugelassen.

III.3.3.3 Abstandsflächen nach BauO Bln

Die einzuhaltenden Abstandsflächen bemessen sich nach § 6 der Bauordnung Berlin (BauO Bln). Demnach beträgt die erforderliche Tiefe der Abstandsflächen vor den Außenwänden von Gebäuden 0,4 der Wandhöhe, gemessen zwischen Geländehöhe und Oberkante der Wand, mindestens jedoch 3,0 m. Gemäß § 6 Abs. 6 BauO Bln bleiben vor die Außenwand vortretende Bauteile, die dem Baukörper untergeordnet sind, außer Betracht.

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 von der Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden. Bei Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Mindeststandards, d.h. bei einem geringeren Abstand als 0,4 H, ist ein entsprechender Nachweis einzelfallbezogen zu führen.

Im Plangebiet ergeben sich für die sechsgeschossigen Gebäude und Bauteile mit einer höchstzulässigen Oberkante von umgerechnet 21,5 m Abstandsflächen von 8,6 m Tiefe. Für die siebenge-

schossigen Gebäude und Bauteile sind in Abhängigkeit der höchstzulässigen Oberkanten, Abstandsflächen von 10,0 m (bei 25 m Höhe) bzw. 10,4 m (bei 26 m Höhe) erforderlich.

Zu den Blockinnenbereichen halten die geplanten Baukörper die nach § 6 BauOBl n notwendigen Abstandsflächentiefen überall ein und die Abstandsflächen liegen jeweils auf dem Baugrundstück selbst. Abstandsflächenüberdeckungen in den Blockecken entsprechen den Regelungen in § 6 Abs. 3 BauO Bl n, wonach das Überdeckungsverbot nicht für Außenwände gilt, die in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen. Im Bauland „Wohnen3“ ermöglichen die festgesetzten Baugrenzen an einer Stelle die Errichtung zweier Außenwände, die in einem Winkel von knapp 82 Grad zueinander stehen; im übrigen Plangebiet sind mindestens rechtwinklige Gebäudeanordnungen vorgesehen. Obgleich ein leichter Verstoß gegen das Freihaltungsgebot vorliegt ist das Vorliegen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in allen Eckbereichen gewährleistet. Die gegenseitigen Einsichtmöglichkeiten in Wohnräume wird auch durch die benannte leicht spitzwinklige Gebäudestellung im Bauland „Wohnen 3“ stark eingeschränkt und es ergeben sich keine Verschlechterungen der Belichtungs- und Besonnungssituation gegenüber einer rechtwinkligen Eckausbildung.

An den äußeren Blockkanten erstrecken sich die Abstandsflächen ganz oder teilweise auf angrenzende (künftig) öffentliche Verkehrsflächen. Dies ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBl n möglich, wenn die Verkehrsflächen bereits öffentlich-rechtlich gewidmet sind oder planungsrechtlich sichergestellt ist, dass die Abstandsflächen dort nicht bebaut werden. Im vorliegenden Fall trifft dies auf die Heidestraße (planungsrechtliche Sicherung als öffentliche Straßenverkehrsfläche im festgesetzten Bebauungsplan 1-63) und auf die gebietsinternen Planstraßen 2.1, 2.2 und 2.3 zu, die mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE selbst planungsrechtlich als künftige Verkehrsflächen gesichert werden. Für die künftig öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des Kanalufers (Uferpromenade) und des Döberitzer Grünzugs, die sich jeweils außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE befinden, wird eine entsprechende planungsrechtliche Sicherung zum Zeitpunkt der Festsetzung des vorliegenden Bebauungsplans jedoch noch nicht vorliegen, weshalb eine Konfliktbewältigung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE erfolgen muss.

III.3.3.3.1 Nichteinhaltung des abstandsflächenrechtlichen Erstreckungs- und Überdeckungsverbots

Die auf dem städtebaulichen Konzept beruhenden Baukörperfestsetzungen in Verbindung mit den Festsetzungen zu den höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen führen in Teilbereichen zu Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen gem. § 6 Abs. 5 der Bauordnung Berlin (BauOBl n). Eine Abweichung von dieser Bestimmung ist durch planungsrechtlich vorgenommene ausdrückliche Festsetzungen im Sinne des § 6 Abs. 8 (BauOBl n) grundsätzlich möglich. Bei der erweiterten Baukörperausweisung für alle Gebäude im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans handelt es sich um eine entsprechende ausdrückliche Festsetzung, die die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Tiefe der Abstandsflächen verdrängen.

Den Umfang der ermöglichten Abstandsflächenverkürzungen verdeutlicht ein Abstandsflächenplan (Anlage 1), der für das gesamte Plangebiet auf Grundlage der höchstzulässigen Gebäudeoberkanten die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen darstellt und Unterschreitungen kennzeichnet. Der Abstandsflächenplan verdeutlicht, dass sich Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen abschnittsweise gegenüber den Planstraßen 2.1, 2.2 und 2.3, gegenüber dem Uferweg am Kanal, gegenüber der südlichen Geltungsbereichsgrenze („Döberitzer Grünzug“), am Ort der südlichen Blocköffnung in Richtung Kunst-Campus sowie im Bereich der geplanten Gebäudeeinschnitte auf den Baulandflächen mit der Bezeichnung „Wohnen

1“ und „Wohnen 2“ ergeben und im Einzelfall auch gegenseitige Abstandsflächenüberdeckungen nicht ausgeschlossen sind.

Die Festsetzung geringerer Abstandsflächentiefen ist gerechtfertigt, wenn besondere planerische oder bauliche Situationen vorliegen und die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts durch die Bauleitplanung gewährleistet werden. Sie müssen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt werden.

Die mit den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Unterschreitungen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen führen, wie im Folgenden für die einzelnen Bereiche dargelegt, nicht zu einer Verletzung der Schutzziele des Abstandsflächenrechts.

Erstreckung von Abstandsflächen über die Straßenmitte hinaus

Gegenüber der Planstraße 2.1, 2.2 und 2.3 können bei vollständiger Ausnutzung der zulässigen Bauhöhen (Oberkante baulicher Anlagen = 59,4 m bzw. 55,8 m über NHN) die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen, die sich höchstens bis zur jeweiligen Straßenmitte erstrecken dürfen, abschnittsweise nicht eingehalten werden und es kommt zu Überschreitungen der Straßenmitten von bis zu 1,1 m.

Im Einmündungsbereich der Planstraßen 2.1 und 2.3 zur Heidestraße führt dies auf einer Straßenlänge von 12,7 m absehbar auch zu gegenseitigen Abstandsflächenüberdeckungen, deren Auswirkung auf die Wohnverhältnisse durch eine Verschattungsstudie untersucht wurden. Das städtebauliche Erfordernis der Unterschreitung der Abstandsflächen ergibt sich hier vor allem aus dem stadtgestalterisch begründeten Ziel, die Hauptverkehrsstraße durch eine etwas höhere Bebauung mit sieben Vollgeschossen zu betonen.

Im Rahmen einer Verschattungsstudie (Büro Spath + Nagel, Februar 2014) wurden für die geplante Bebauung die Sonnenstunden pro Fassade an den Stichtagen 17. Januar und zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche (21.3./21.9.) simuliert. Nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011 besteht eine Mindestanforderung an die Besonnung von Wohnungen darin, dass ein Fenster eines Wohnraums jeder Wohnung am 17. Januar in Brüstungshöhe in seiner Mitte wenigstens eine Stunde besonnt sein soll. Für Arbeitsräume formuliert die DIN keine diesbezüglichen Anforderungen. In einer Entscheidung des OVG Berlin wird eine direkte Besonnung von Innenräumen zu den Daten der Tag- und Nachtgleiche für einen Zeitraum von mindestens zwei Stunden als für die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einem zentralen Innenstadtbereich jedenfalls ausreichend erachtet.

Für die von Abstandsflächenunterschreitungen betroffene Südfassade im Bauland „Wohnen 1“ im Einmündungsbereich Planstraße 2.3/ Heidestraße weist die Simulation nach, dass sie am Stichtag 17. Januar über die Mittagszeit in allen Geschossen mindestens 1 Stunde lang direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt ist und damit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Hinblick auf die Besonnungssituation gewahrt sind. Die Besonnungssituation ist auch auf die außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE gelegene Südfassade einer Bebauung nördlich der Planstraße 2.1 übertragbar. Die nach Nordwesten zu den Planstraßen 2.1 und 2.3 hin ausgerichteten Fassaden im Bauland „Wohnen 1“ und „Wohnen 3“ werden dagegen unabhängig von der Verschattung angrenzender Gebäude an den betrachteten Stichtagen 17. Januar und Tag-/Nachtgleiche aufgrund ihrer Exposition generell nicht besonnt.

Eine Verletzung der übrigen Schutzziele des Abstandsflächenrechts wie Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung, Belüftung und hinreichender Sozialabstände ist aufgrund des insgesamt 19 m betragenden absoluten Gebäudeabstands nicht anzunehmen.

In der Planstraße 2.2 überschreiten die Abstandsflächen der westlich gelegenen Bebauung (Bauland „Wohnen 1“) bei vollständiger Ausnutzung der zulässigen Höhe die Straßenmitte, 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.

Erstreckung von Abstandsflächen auf Privatgrundstücke außerhalb des Plangebietes

Entlang der östlichen und südlichen Geltungsbereichsgrenze erstrecken sich die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen teilweise auf das Nachbargrundstück, das sich derzeit noch in privatem Eigentum befindet; abschnittsweise ermöglicht der Bebauungsplan sogar ein unmittelbares Heranbauen an die Grundstücksgrenze. Die betroffenen Flächen des Nachbargrundstücks sollen künftig als öffentliche Verkehrsflächen gestaltet und genutzt werden. Im Sinne des Masterplans sind sie im Entwurf des Bebauungsplans 1-62b als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung („Uferweg“ und „Fußgänger- und Radfahrerbereich“) festgesetzt. Die Abtretung der benötigten Flächen an die öffentliche Hand ist im städtebaulichen Rahmenvertrag zwischen der Grundstückseigentümerin CA Immo und Berlin vom 21. Juli 2011 grundsätzlich gesichert und wird derzeit in einem Grundstücksübertragungsvertrag konkretisiert. Darüber hinaus liegen bereits detaillierte Planungen zur Gestaltung der Flächen vor und die Planungsumsetzung ist über GRW-Fördermittel zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur sowie 10% Komplementärmittel der privaten Eigentümerin auch finanziell gesichert und in den Haushalt eingestellt.

Dass die Flächen des Nachbargrundstücks in der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächentiefe nicht bebaut werden, wird außerdem durch die Eintragung von Baulasten für Feuerwehraufstellflächen und -befahrflächen in diesen Bereichen sichergestellt.

Zusammengenommen kann deshalb mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass vor den Gebäuden entlang der östlichen und südlichen Geltungsbereichsgrenze Flächen in der bauordnungsrechtlich erforderlichen Tiefe auch langfristig von Bebauung freigehalten werden und die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter somit nicht beeinträchtigt sind.

Gegenseitige Abstandsflächenüberdeckungen im Bauland „Wohnen 3“

Die südliche Blocköffnung im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 3“ in Richtung Kunst-Campus führt bei einem ermöglichten Gebäudeabstand von 11,7 m (die derzeitige Projektplanung sieht einen etwas größeren Abstand vor) zu Abstandsflächenüberdeckungen der angrenzenden Wandabschnitte in einer Tiefe von bis zu 7,3 m; bei vollständiger Ausnutzung der festgesetzten Oberkanten wäre bauordnungsrechtlich eine Abstandsflächentiefe von insgesamt 19,0 m erforderlich.

Die Einhaltung sozialverträglicher Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird vor allem dadurch gewährleistet, dass Fenster zur Belichtung von Aufenthaltsräumen in der Fassade des östlichen Baukörpers (Schmalseite) durch die textliche Festsetzung Nr. 18 bis zu einer Höhe von 1,7 m - bezogen auf die Oberkante des Fußbodens des jeweiligen Vollgeschosses - ausgeschlossen werden. Hier sieht auch die Projektplanung der Vorhabenträgerin nur solche Räume vor, die über Fenster an der Vorder- und Rückseite des Gebäudes hinreichend belichtet und belüftet werden und strebt die Ausbildung der Fassade als „Brandwand“ an. Damit wird eine direkte, ggf. als störend empfundene, Einsichtnahme in gegenüberliegende Wohnungen unterbunden und die Privatsphäre gewahrt. Weil

der vollständige Verzicht auf Fassadenöffnungen planungsrechtlich nicht erforderlich ist und geschlossene Wandabschnitte aus stadtgestalterischen Gründen nicht zwingend eingefordert werden sollen, schließen die Festsetzungen des Bebauungsplans hier Fenster von Nebenräumen (z.B. von Toiletten und Bädern, die i.d.R. ohnehin sightgeschützt ausgeführt werden) und die Anordnung von Lichtbändern oberhalb einer zum Hinaussehen geeigneten Höhe nicht aus.

Für die Außenwand westlich des Durchgangs sind im Bebauungsplan keine Regelungen zur Anordnung von Fassadenöffnungen erforderlich oder vorgesehen. Die hier geplanten Wohnungen profitieren von den Regelungen für die gegenüberliegende Außenwand.

Neben der Vermeidung einer direkten Einsichtnahme unterstützt die beschränkte Anordnung von Fenstern auch die Gewährleistung des notwendigen Sozialabstandes im Interesse des Wohnfriedens, der den Schutz vor menschlichen Lebensäußerungen aller Art umfasst, die bei zu großer Nähe von Gebäuden mit Fensteröffnungen herüberdringen und störend wirken können. Dieser Schutzbelang, der allein von der absoluten Entfernung zwischen den Gebäuden bzw. zwischen den jeweiligen Fenstern abhängt, wird beim vorliegenden Gebäudeabstand von rund 12 m ohnehin ausreichend gewährleistet, wenn man den für niedrigere Gebäude vom Gesetzgeber eingeforderten Mindestabstand von 6 m als Bewertungsmaßstab heranzieht.

Auch eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der von Abstandsflächenverkürzungen betroffenen Wohnungen kann gewährleistet werden. Im Rahmen der Verschattungsstudie und einer ergänzenden Untersuchung im Zusammenhang mit der Reduzierung der Durchgangsbreite von ursprünglich knapp 14 m auf 11,7 m (Spath + Nagel März 2014) wurde die Besonnungssituation für die gesamte Ost-Fassade des blockinternen Querriegels im Bauland „Wohnen 3“ geprüft. Die Fassade wird am Stichtag 17. Januar ab 9.00 Uhr zunehmend besonnt, von ca. 10.00 bis 10.40 Uhr findet eine vollflächige Besonnung statt. Danach tritt für die gesamte Fassade eine Eigenverschattung für den Rest des Tages ein. Im südlichen – unmittelbar von Abstandsflächenverkürzungen betroffenen - Fassadenabschnitt wird die erforderliche einstündige Mindestbesonnungsdauer gemäß DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ von ca. 9.40 bis 10.40 Uhr mit Ausnahme des Erdgeschosses gerade erreicht. Die fehlende Mindestbesonnungsdauer im Erdgeschoss wird in der Projektplanung durch die Anordnung von Fahrradabstell- und Müllräumen und die Ausrichtung einer verbleibenden Eckwohnung nach Süden berücksichtigt.

Im nördlichen Fassadenabschnitt wird die einstündige Besonnungsdauer in einzelnen Wohnungen unabhängig von den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in den unteren Geschossen nicht erreicht. Die Verschattung wird hier – aufgrund des zu dieser Tageszeit am 17. Januar noch sehr niedrigen Sonnenstandes – maßgeblich von einem südlich des Plangebietes vorgesehenen Baukörper bestimmt. Die Besonnungssimulation für den Stichtag der Tag-/Nachtgleiche (21.3 bzw. 21.9) zeigt, dass Wohnungen in diesem Bereich zusätzlich aus Richtung Westen besonnt werden und in allen „durchgesteckten“ Wohnungen eine mindestens zweistündige direkte Sonneneinstrahlung erreicht wird. Eine direkte Besonnung von Innenräumen zu den Daten der Tag- und Nachtgleiche für einen Zeitraum von mindestens zwei Stunden kann für die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einem zentralen Innenstadtbereich noch als ausreichend erachtet werden. Eine Grundrissorganisation, die ausschließlich Wohnungen mit Aufenthaltsräumen sowohl nach Westen als auch nach Osten – sog. „durchgesteckte“ Wohnungen – vorsieht, entspricht der vorliegenden Projektplanung und wird als Anlage zum Durchführungsvertrag verbindlich.

Gegenseitige Abstandsflächenüberdeckungen im Bauland „Wohnen 1“

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 1“ kommt es im Bereich der geplanten dreigeschossigen Gebäudeeinschnitte nahe der Heidestraße nach den Maßgaben der Berliner Bauordnung zwischen den beiderseits aufragenden Außenwänden zu wechselseitigen Abstandsflächenüberdeckungen in einer Tiefe von bis zu 8,8 m. Im Bereich der zweigeschossigen Gebäudeeinschnitte beträgt die maximale Tiefe der wechselseitigen Abstandsflächenüberdeckungen aufgrund der dort nur sechsgeschossigen Bebauung maximal 7,20 m. Hierbei ist zu beachten, dass sich die bauordnungsrechtlich erforderliche Tiefe der Abstandsflächen nach der gesamten Wandhöhe ab Geländeoberfläche berechnet, obwohl in den unteren Geschossen eine durchgehende Bebauung erfolgt. Insofern sind die Auswirkungen der Abstandsflächenverkürzung gegenüber einer vollständigen Gebäudeunterbrechung weniger gravierend, weil die Problematik der eingeschränkten Belichtung in den unteren Geschossen entfällt.

Die niedrigeren Gebäudeteile sind so angeordnet, dass zu einer Seite jeweils eine Schmalseite eines Baukörpers anschließt, während die gegenüberliegende Außenwand die Hauptausrichtung des dortigen Gebäudes bildet.

Die Erforderlichkeit, innerhalb der geschlossenen Blockrandbebauung durch die Vorgaben des Bebauungsplans zur Bauhöhe (Mindest- und Höchstmaß für die Oberkanten baulicher Anlagen) Gebäudeeinschnitte und damit geringere Abstandsflächentiefen vorzugeben, wird insbesondere mit dem vorliegenden Wettbewerbsergebnis begründet. Das städtebauliche Konzept, auf einem einheitlich durchgehenden Gebäudesockel vier aufgesetzte, individuell gestaltete Einzelbaukörper zu realisieren, war für das Preisgericht wettbewerbsentscheidend und soll nach dem Willen des Plangebers bereits auf der Ebene des Bebauungsplans abgesichert werden.

Die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird auch hier vor allem dadurch gewährleistet, dass die Anordnung von Fenstern für jeweils eine der sich gegenüberliegenden Außenwände stark beschränkt wird. Zwischen den Punkten B und B', H und H', Q und Q' sowie S und S' (Schmalseiten der Baukörper) werden durch die textliche Festsetzung Nr. 18 bis zu einer Höhe von 1,7 m – bezogen auf die Oberkante des Fußbodens des jeweiligen Vollgeschosses – Fenster von Aufenthaltsräumen ausgeschlossen. Die vorliegende Projektplanung sieht in den betroffenen Bereichen eine Grundrissorganisation vor, die vollständig auf die Anordnung von Fassadenöffnungen verzichtet. Die obigen Aussagen zur direkten Einsichtnahme und zum notwendigen Sozialabstand und Wohnfrieden gelten entsprechend, Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Von einer ausreichenden Tagesbelichtung und Belüftung der Wohnungen kann aufgrund der verbleibenden Abstände von rund 10 m zwischen den höheren Gebäudeteilen ebenfalls ausgegangen werden, die Besonnungsverhältnisse wurden im Rahmen der Verschattungsstudie geprüft. Im Ergebnis kann die einstündige Mindestbesonnungsdauer gemäß DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ am Stichtag 17. Januar für die meisten von Abstandsflächenverkürzungen betroffenen Wohnungen im Bauland „Wohnen 1“ erfüllt werden. Besonnungsdefizite bestehen für einzelne Wohnungen im Bereich des nördlichen Gebäudeeinschnitts nahe der Einmündung Heidestraße/ Planstraße 2.1 und im 3. Vollgeschoss der Westfassade im rückwärtigen Gebäudeeinschnitt an der Planstraße 2.3. Auch für diese Wohnungen kann jedenfalls von einer Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden, da zumindest am Stichtag der Tag-/ Nachtgleiche eine Mindestbesonnungsdauer von zwei Stunden erreicht wird.

Im Einzelnen stellt sich die Besonnungssituation wie folgt dar:

Die rückwärtige Fassade des Gebäudes entlang der Heidestraße ist am Stichtag 17. Januar fast gantztägig verschattet. Der von Abstandsflächenunterschreitungen betroffene Fassadenabschnitt im

Norden (gegenüber der Punkte B und B') wird im maßgeblichen 4. – 7. Vollgeschoss morgens von 9.30 – 10.00 Uhr kurzfristig besonnt, der Fassadenabschnitt im Süden (gegenüber der Punkte H und H') ist im Winter dauerhaft verschattet. Eine ausreichende Mindestbesonnung aller Wohnungen kann hier über die Südfassade zur Planstraße 2.3 erfolgen. Sie wird in der Zeit zwischen 10:00 und 12:00 Uhr morgens abnehmend verschattet und ist zwischen 12:00 und 13:00 Uhr vollflächig besonnt. Weniger als eine Stunde, nämlich nur 30 Minuten besonnt, sind am Stichtag 17. Januar somit ausschließlich Wohnungen im nördlichen Fassadenabschnitt. Laut Projektplanung betrifft dies insgesamt 6 Wohnungen, die im 2. und 3. Vollgeschoss ausschließlich, und in den darüber liegenden Geschossen zusätzlich, über eine ebenfalls dauerhaft verschattete Außenwand zur Planstraße 2.1 verfügen. Die unzureichende Besonnung ist hier jedoch keine Folge der ermöglichten Abstandsflächenverkürzung, sondern der ungünstigen Nord-Ausrichtung der Wohnungen geschuldet; auch bei Einhaltung der Abstandsflächen gegenüber der Planstraße 2.1 wäre die dortige Fassade im Winter dauerhaft verschattet. Der von Abstandsflächenverkürzung betroffene Fassadenabschnitt gegenüber dem dreigeschossigen Gebäudeteil, stellt somit im Vergleich zu einer geschlossenen Blockrandbebauung eine Verbesserung der Belichtungs- und Besonnungssituation dar, was vor allem von Frühjahr bis Herbst von Bedeutung ist. Die Besonnungssimulation zeigt, dass die benannte Fassade am Stichtag der Tag-/Nachtgleiche vormittags von 8.30 – 11.00 Uhr direkt besonnt und damit die zur Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse noch als ausreichend anzunehmende Mindestbesonnungsdauer von 2 Stunden erreicht wird; im Falle einer geschlossenen Blockrandbebauung wären diese Wohnungen von Herbst bis Frühjahr dauerhaft verschattet.

Die von Abstandsflächenverkürzung betroffene Südfassade oberhalb des zweigeschossigen Gebäudeteils an der Planstraße 2.2 (gegenüber der Punkte Q und Q') liegt am Stichtag 17. Januar von Sonnenaufgang bis ca. 11.00 Uhr nahezu vollständig im Schatten. Danach wird sie zunehmend bis 13:30 Uhr schattenfrei und bleibt es dann bis mindestens 14.30 Uhr; die geforderte einstündige Mindestbesonnungsdauer kann somit überall gewährleistet werden. Am Stichtag der Tag-/Nachtgleiche ist der Fassadenabschnitt bei wechselndem Schattenwurf überall mindestens 2 Stunden lang direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

Die über dem zweigeschossigen Gebäudeteil an der rückwärtigen Planstraße 2.3 aufragende Westfassade (gegenüber der Punkte S und S') ist vormittags in den oberen beiden Geschossen mindestens von 11.30 bis 13.30 Uhr schattenfrei. Im 4. Vollgeschoss wird eine einstündige Besonnung trotz wechselnden Schattenwurfs im Laufe des Nachmittags voraussichtlich in allen Wohnungen erreicht; auf Höhe des 3. Vollgeschosses ist die Fassade dagegen ganztägig verschattet, die betroffenen Wohnungen werden im Winter auch aus Richtung Süden bzw. Osten nicht besonnt.

Am Stichtag der Tag-/Nachtgleiche ist die Fassade von 12.00 bis 14.00 Uhr nahezu komplett besonnt, danach tritt bis zum Sonnenuntergang eine zunehmende Verschattung ein. Eine zweistündige Mindestbesonnungsdauer ist wiederum im 3. Vollgeschoss nicht überall gegeben; dies betrifft voraussichtlich nur eine Wohnung, bei der eine hinreichende, zweistündige Sonneneinstrahlung über eine zusätzliche Besonnung aus Richtung Osten – insgesamt gesehen – dennoch erreicht wird.

Gegenseitige Abstandsflächenüberdeckungen im Bauland „Wohnen 2“

Im Bauland mit der Bezeichnung „Wohnen 2“ wird durch die erweiterte Baukörperausweisung (als ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 8 der Berliner Bauordnung) zwischen den beiden siebengeschossigen Gebäudeteilen ebenfalls eine Unterschreitung der ansonsten bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen ermöglicht. Die über dem durchgehend dreigeschossigen Baukörper beiderseits aufragenden Außenwände stehen in einem Abstand von rund 16 m zueinander; die jeweils ermöglichte Gebäudehöhe von umgerechnet bis zu 25 m (59,4 m) erfordert nach

Maßgabe der Berliner Bauordnung (d.h. ausgehend von der Wandhöhe ab Geländenniveau) dagegen eine Abstandsfläche von insgesamt 20 m. Betrachtet man nur die aufragenden Wandhöhen, würde sich indes nur eine Abstandsflächentiefe von insgesamt 10,4 m ergeben.

Durch den verbleibenden Abstand zwischen den beiden aufragenden Gebäudeteilen von knapp 16 m werden die Schutzziele des Abstandsflächenrechts (Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung und Belüftung sowie Sicherung ausreichender Sozialabstände im Interesse des Wohnfriedens) für die dortigen Wohnungen nicht beeinträchtigt. Diese Einschätzung wird dadurch gestützt, dass die Projektplanung keine ausschließliche Ausrichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen in den Fassadenabschnitten mit reduzierter Abstandsflächentiefe vorsieht. Neben Funktionsräumen werden hier vielmehr nur solche Aufenthaltsräume vorgesehen, die auch über Fenster an der Vorder- und Rückseite des Gebäudes hinreichend belichtet und belüftet werden. Die zusätzlichen Fensterflächen in den abstandsreduzierten Bereichen können daher – zum Schutz der Privatsphäre – jederzeit mit einem Sichtschutz versehen werden, ohne dass sich die Belichtungssituation oder die Möglichkeit der Aussicht unangemessen verschlechtern.

Im Rahmen der benannten Verschattungsstudie wurden außerdem für die von den Abstandsflächenverkürzungen betroffene Südostfassade die Sonnenstunden an den Stichtagen 17. Januar und zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche (21.3./21.9.) simuliert und der Nachweis einer ausreichenden Besonnung erbracht. Am 17. Januar wird die Fassade sowohl morgens zwischen 9.00 und 10.00 Uhr als auch nachmittags zwischen 12.30 und 14.00 Uhr direkt besonnt; die einstündige Mindestbesonnungsdauer wird überall erreicht, in den oberen Geschossen auch deutlich überschritten. Zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche wird die Fassade im Tagesverlauf sogar nur punktuell verschattet und von ca. 11.30 bis 15.00 Uhr vollflächig besonnt. Die gegenüberliegende Fassade wird aufgrund ihrer Ausrichtung nach Nordosten an den untersuchten Stichtagen unabhängig von der Verschattung angrenzender Gebäude ohnehin nicht besonnt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass trotz der Abstandsflächenverkürzungen bei entsprechender Grundrissgestaltung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Die Projektpläne, die mittels Durchführungsvertrag vertraglich vereinbart sind, tragen dem Rechnung.

III.3.3.4 Zulässigkeit von Stellplätzen, Garagen und Nebenanlagen

Das städtebauliche Konzept sieht vor, die Bauflächen zugunsten einer hohen Freiraum- und Aufenthaltsqualität frei von motorisiertem Individualverkehr zu halten und Stellplätze in gemeinsamen Tiefgaragen zu konzentrieren. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan schließt deshalb die Anordnung von oberirdischen Stellplätzen und Garagen aus (textliche Festsetzung Nr. 2). Die mögliche Anordnung der Tiefgaragen auf den nicht überbauten Grundstücksflächen wird auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB in der Planzeichnung durch Festsetzung einer entsprechenden Fläche bestimmt, ihre Lage und Größe wird durch die Festsetzung einer höchstzulässigen Grundfläche weiter beschränkt. Diese stellt sicher, dass jeweils 20% der Bauflächen weder über- noch unterbaut werden (vgl. III.3.2.1).

Durch die Festsetzung von Tiefgaragenflächen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen wird zugleich der Ausschluss oberirdischer Stellplätze kompensiert. Die Zufahrt zu den Tiefgaragen erfolgt gemäß der Projektplanung jeweils über eine Ein- und Ausfahrt zur gebietsinternen Erschließungsstraße.

Die allgemeine Zulässigkeit von Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung wird ebenfalls beschränkt (vgl. III.3.1.2).

III.3.4 Verkehrsflächen

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt die geplante ringförmige Erschließungsstraße als öffentliche Straßenverkehrsfläche fest. Damit werden die für die Verkehrserschließung der geplanten Bauvorhaben erforderlichen Flächen gesichert. Die Lage und Dimensionierung der Verkehrsflächen folgt dem aus dem Masterplan entwickelten und in nachfolgenden Wettbewerbsverfahren konkretisierten städtebaulichen Konzept.

Die Straßenverkehrsflächen werden durch Straßenbegrenzungslinien gegenüber Baulandflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung abgegrenzt. Diese liegen teilweise außerhalb des Plangebietes und sind Gegenstand des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 1- 62b.

Die übergeordnete Verkehrserschließung erfolgt über zwei Anschlusspunkte an die unmittelbar südwestlich an den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE angrenzende Heidestraße.

Die Straßenbreiten ermöglichen neben einer für den Anliegerverkehr ausreichenden Fahrbahnbreite und großzügig bemessenen Gehwegen zu beiden Straßenseiten in den 19,0 m breiten Straßenabschnitten die zweiseitige Einordnung von öffentlichen Parkständen und Straßenbäumen und im rückwärtigen 15,0 m breiten Straßenabschnitt einen Park-/Baumstreifen auf einer Straßenseite. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (textliche Festsetzung Nr. 19), sondern wird im Durchführungsvertrag bzw. im Erschließungsvertrag geregelt. Die entsprechende Ausführungsplanung liegt vor, die Baugenehmigung zur Herstellung der Straße wurde am 21.06.2013 erteilt.

III.3.5 Immissionsschutz / Klimaschutz

III.3.5.1 Schutz vor Lärm

Das Gebot der Konfliktbewältigung erfordert im Bebauungsplan eine Auseinandersetzung mit der zu erwartenden Lärmbelastung der künftigen Bebauung (siehe hierzu auch Kapitel II.2.1.1.1, II.2.2.1.1 II.2.4.4.1, III.3.1.1.1). Die Lösung planerisch zu bewältigender Lärmschutzkonflikte soll dabei grundsätzlich auf der Planungsebene erfolgen und darf nicht auf ein nachfolgendes Genehmigungsverfahren (z.B. Baugenehmigungsverfahren) verlagert werden, ohne dass sichergestellt ist, den Konflikt auf der Genehmigungsebene lösen zu können.

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE östlich der Heidestraße sind dabei vor allem Lärmemissionen durch den Kraftfahrzeugverkehr auf der Heidestraße, der Minna-Cauer-Straße und der Invalidenstraße maßgeblich. Der von den weiter westlich gelegenen Bahnanlagen ausgehende Schienenverkehrslärm wird durch den Verkehrslärm der Heidestraße zwar weitgehend überlagert, ist aber trotzdem beachtlich. Emissionen durch den Schiffsverkehr auf dem östlich gelegenen Kanal erreichen keine planungsrelevante Größenordnung. Gleiches gilt für die bestehenden gewerblichen Nutzungen auf dem westlich der Hauptverkehrsstraße gelegenen Grundstück Heidestraße 46-52, deren Lärmimmissionen zudem durch den Straßenverkehrslärm überlagert und künftig durch die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62a auf den Störgrad eines Mischgebiets begrenzt werden.

Für die städtebauliche Planung (Bauleitplanung) bestehen keine rechtsverbindlichen Grenzwerte für Lärmimmission. Die ermittelten Lärmpegel werden daher im Vergleich zu den Orientierungswerten der DIN 18005-1 - Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1 bewertet. Für das Plangebiet wird dabei im

Hinblick auf die festgesetzte Nutzungsart „Wohnen“ vom Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebiets im Sinne der DIN 18005-1 Beiblatt 1 ausgegangen. Die Orientierungswerte liegen hier bei tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A).

III.3.5.1.1 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 Geräuschemissionen aber nur im Bereich der künftigen Parkanlage am Nordhafen (außerhalb des Plangebietes 1-92 VE) geringfügig unterscheiden. Die Vorzugsvariante 3, die Grundlage für die weitere Straßenplanung im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 und die nachfolgenden Schallschutzuntersuchungen im vorliegenden Bebauungsplanverfahren ist, sieht eine gleichmäßig auf die Seller- und die Fennstraße verteilte Verkehrsabwicklung vor.

Auf der Grundlage des weiterentwickelten städtebaulichen Entwurfs für das Plangebiet sowie unter Berücksichtigung neuer Prognosedaten für den ab 2025 zu erwartenden Zugverkehr auf den weiter westlich gelegenen Bahnstrecken wurde eine erneute schalltechnische Untersuchung mit höherem Detaillierungsgrad („Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE im Bezirk Mitte von Berlin“, ALB Akustik-Labor Berlin, Mai/Juli 2014) durchgeführt.

Als Grundlage für die geplanten Festsetzungen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden dabei verschiedene Szenarien untersucht, die sich hinsichtlich der zum Prognosezeitpunkt 2025 innerhalb und außerhalb des Plangebietes vorhandenen Bebauung unterscheiden. Ausgangspunkt der Festsetzungen bildet die planermögliche Bebauung innerhalb des Geltungsbereichs und der „worst-case“ Zustand im Hinblick auf die abschirmende Wirkung (d.h. möglichst gering) und die Mehrfachreflexion (d.h. möglichst hoch) angrenzender Bebauungen. Diese Rahmenbedingungen liegen dem untersuchten Szenario 1 zugrunde, dass nur eine unmittelbar gegenüberliegend vorhandene und geplante Bebauung an der Heidestraße (im Bebauungsplan 1-62a) berücksichtigt. Sowohl die Schallemissionen der Heidestraße als auch der weiter entfernten Bahntrassen wirken dadurch weit in das Gebiet hinein. Im Plangebiet selbst erübrigt sich die Untersuchung verschiedener Ausbauzustände, da über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine schallschutzverträgliche zeitliche Umsetzung der Planung abgesichert wird.

Weil auch bereits für die nördlich an den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans angrenzende Wohnbebauung konkrete Bauabsichten bestehen und für die straßenbegleitende Bebauung westlich der Heidestraße ebenfalls kurz- bis mittelfristig von einer Realisierung auszugehen ist, wurde im Szenario 2 die sich ergebende Lärmsituation unter Berücksichtigung der benannten Gebäude berechnet. Die gewerbliche Bebauung entlang der Bahntrasse (im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a) und die Bebauung im unmittelbar nördlich an das Plangebiet des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans angrenzenden Mischgebietsteil (Bebauungsplanangebot 1-62b), die eine weitere Abschirmung des Straßen- und Schienenverkehrslärms bewirken würden, wurden in dieser Variante dagegen als noch nicht realisiert angenommen.

Um abschätzen zu können, welchen Lärmbelastungen die geplanten Wohnungen im endgültigen Ausbauzustand ausgesetzt sein werden, unterstellt das Szenario 3 einen entsprechenden Vollausbau der Europacity.

Die untersuchten Szenarien 2 und 3 werden im Rahmen der Abwägung einzelner Festsetzungen herangezogen, um im Einzelfall den Verzicht auf weitergehende Schutzmaßnahmen durch Verweis auf die (günstigere) Lärmbelastung im Vollausbauszenario zu rechtfertigen. Dies erscheint in Abwägung aller Belange auch dadurch gerechtfertigt, dass die berechnete Belastung durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm auf das Prognosejahr 2025 abstellt (d.h. den zusätzlichen Quell- und Zielverkehr der gesamten Europacity und das langfristig mögliche Verkehrsaufkommen der auszubauenden Bahnstrecken bereits mit einrechnet) und dadurch mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine Überschätzung der zu einem früheren Zeitpunkt tatsächlich vorhandenen Verkehrs- und damit Lärmbelastungen darstellt. Bis zum Erreichen der prognostizierten Lärmbelastungen ist daher mit hoher Wahrscheinlichkeit auch von einer zumindest annähernd vollständigen Umsetzung der Bebauungsplaninhalte 1-62a und 1-62b auszugehen; das „worst-case“ Szenario bildet insofern einen unrealistischen, eher hypothetischen Zustand ab.

Die höchsten Beurteilungspegel werden in allen Ausbauszenarien an den Gebäudefassaden entlang der Heidestraße mit am Tag bis zu 74 dB(A) und in der Nacht bis zu 68 dB(A) erreicht. Das entspricht Überschreitungen des Orientierungswertes nach DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete um 19 dB(A) am Tag und 23 dB(A) in der Nacht. Mit den prognostizierten Lärmpegeln werden dort auch die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sowie die Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten.

Auch die Gebäude entlang der von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen 2.1 und 2.3 und entlang der südlich des Plangebietes im Bebauungsplan 1-62b geplanten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung werden noch Lärmbelastungen über 55 dB(A) tags und über 50 dB(A) nachts 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 63 dB(A) nachts in Straßenabschnitten zu verzeichnen, die weniger als 20 m von der Heidestraße entfernt liegen, auch hier werden somit im Nachtzeitraum die Schwellen der Gesundheitsgefährdung örtlich um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Mit zunehmender Entfernung von der Heidestraße nimmt die Lärmbelastung zwar deutlich ab, sofern im Prognosejahr 2025 weitere lärmabschirmende Baukörper im Umfeld des Plangebietes fehlen, d.h. im „worst-case“ Szenario, werden jedoch alle nicht zu einem Blockinnenbereich oder zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hin orientierten Gebäudefassaden von Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum betroffen sein. An den seitlich zur Heidestraße ausgerichteten Blockaußenfassaden bis zu einem Abstand von ca. 60 m könnten zudem die schalltechnischen Orientierungswerte (OW) für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts als Maßstab für die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse nicht eingehalten werden. In den Blockinnenbereichen und zum Kanal hin ergeben sich im „worst-case“ Szenario ebenfalls großflächige Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete, sie beschränken sich jedoch auf den Nachtzeitraum und betreffen nicht alle Geschosse und Fassadenabschnitte.

Langfristig, d.h. im endgültigen Ausbauzustand der Europacity werden die gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 vor den Außenwänden in den Blockinnenbereichen und gegenüber dem Kanal weitgehend eingehalten. Geringfügige Überschreitungen von 1 – 2 dB(A) in einzelnen Fassadenabschnitten der beiden oberen Geschosse können dabei - auch aufgrund von Prognoseunsicherheiten - vernachlässigt werden.

Für die Freiflächen in den Blockinnenbereichen und am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal ist die Eigenabschirmung der Gebäude ausreichend wirksam, um selbst im „worst-case“ Szenario die Orientierungswerte der DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete im Tages- und im Nachtzeitraum einzuhalten. Langfristig, d.h. im endgültigen Ausbauzustand der Europacity liegen die ermittelten Lärmpegel im maßgeblichen Tagzeitraum in 2 m Höhe über Grund flächendeckend unter 45 dB(A) und gewährleisten somit eine hohe Freiraumqualität.

III.3.5.1.2 Trennungsgrundsatz und aktiver Lärmschutz

Grundsätzlich ist bei der planerischen Zuordnung der Baugebiete zuerst nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu prüfen, ob durch hinreichende Abstände zumutbare Lärmbelastungen gewährleistet werden können. Im vorliegenden Fall ist eine Einhaltung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete durch Abstandswahrung nirgendwo erreichbar und der Trennungsgrundsatz widerspricht hier auch dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden.

Auch wenn es aufgrund der gegebenen Vorbelastung – wie in innerstädtischer Lage häufig – hier nicht möglich ist, durch die Wahrung der erforderlichen Abstände zu vorhandenen Straßen schädliche Umweltauswirkungen auf geplante Wohnnutzungen zu vermeiden, besteht doch ein so gewichtiges öffentliches Interesse an der Schaffung zusätzlicher Wohnbauflächen in der Berliner Innenstadt, dass eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 in Abwägung aller Belange zu rechtfertigen ist.

Insofern ist abwägend zu prüfen, inwieweit durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes und/oder Festsetzungen zur Bauweise und Baukörperanordnung zumutbare Lärmbelastungen erreicht werden können. Grundsätzlich ist dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen.

Die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen und die Errichtung einer höheren abschirmenden Bebauung gegenüber der Heidestraße tragen dem Immissionschutz als so genannte „lärmrobuste Stadtstrukturen“ Rechnung. Die Errichtung der Blockrandbebauung wird über den Durchführungsvertrag und die Projektplanung auch rechtlich gesichert.

Die im Bebauungsplan 1-63 vorgeschlagene Möglichkeit, für die Heidestraße eine sog. lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche zu realisieren, wird bei den derzeitigen Umbaumaßnahmen nicht berücksichtigt, weil der ausgewählte Splittmastixasphalt als Deckschicht eine höhere Festigkeit und Belastbarkeit aufweist, die vor allem im Hinblick auf den abzuwickelnden Baustellenverkehr für die Realisierung der Europacity als notwendig erachtet wird. Zudem wäre die rechnerische Berücksichtigung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags bei den Schallschutzuntersuchungen nicht möglich, da sie bisher auf Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 Km/h beschränkt ist.

Eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung kommt für die Heidestraße (Bundesstraße bzw. Straße 1. Ordnung) aus verkehrlichen Gründen voraussichtlich nicht in Frage. Geprüft werden sollte jedoch, ob nachts eine Abschaltung der geplanten Lichtzeichenanlage (LZA) an der Einmündung der Planstraße 2.1 möglich wäre. Dies würde im Nahbereich der LZA (bis zu 100 m Entfernung) eine Verringerung der rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel zwischen 1 und 3 dB(A) nach sich ziehen. Das Einführen von Tempo 30 in der Nacht würde weitere Lärminderungen bewirken. Derartigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen fehlt es im Bebauungsplan jedoch an der Regelungskompetenz, denn es handelt sich dabei um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach der StVO und nicht um städtebauliche Festsetzungen, weil sie keinen bodenordnenden Bezug haben.

Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg, d.h. Lärmschutzanlagen zwischen Fahrbahn und Gebäude können weder räumlich, funktional oder gestalterisch verträglich angeordnet werden (u.a. Zerschneidungswirkung, notwendige Grundstückserschließung).

Da in der konkreten Situation über die Ausbildung lärmrobuster Strukturen hinaus keine Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen bestehen, sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für die geplante Bebauung notwendig. Dazu gehört vor allem der bauliche Schallschutz, der auf Grundlage der DIN 4109 so zu dimensionieren ist, dass die von der Raumnutzung abhängigen Innenraumpegel eingehalten werden. Außerdem trifft der Bebauungsplan 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.

III.3.5.1.3 Passiver Lärmschutz

(a) 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 des Plangebietes 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 Schalldämm-Maße 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 50dB(A), im Schallpegelbereich V von 45dB(A) und im Schallpegelbereich IV von 40 dB(A) 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(A) niedrigere Werte. Die sich für Lärmpegelbereiche bis einschließlich III ergebenden Anforderungen an die Schalldämmung werden von herkömmlichen Außenwandkonstruktionen in der Regel 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 Lärmmininderungsplänen nach § 47 BImSchG ergebende maßgebliche Außenlärmpegel bestimmte Werte überschreitet. Im Sinne der gebotenen Konfliktbewältigung trifft der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-92 VE mit der Festlegung der spezifischen Anforderungen die "Weichenstellung" zum Schallschutz und stellt dadurch sicher, dass der Schallschutznachweis obligatorisch ist.

Zur Bestimmung der erforderlichen Schalldämm-Maße 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 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.

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(A) beträgt. Im Plangebiet würde die Berücksichtigung der Differenz zwischen den Beurteilungspegeln tags und nachts lediglich an zwei Immissionspunkten an den Planstraßen 2.1 und 2.2 zu einer Höherstufung des Lärmpegelbereichs im Vergleich zur Berechnung nach DIN 4109 führen und wäre auf das „worst-case“ Szenario beschränkt. Ein entsprechendes Festsetzungserfordernis wird deshalb auch von den Schallgutachtern nicht gesehen.

Im Ergebnis sind im vorhabenbezogenen Bebauungsplan für die zur Heidestraße hin ausgerichteten Außenwände und die seitlich zur ihr ausgerichteten Außenwände bis zu einer Entfernung von 35 m bzw. 50 m (entlang der Planstraße 2.1 im Einzugsbereich der Lichtzeichenanlage) zur Hauptverkehrsstraße bauliche Schalldämm-Maße für die Außenbauteile festzusetzen. Bei der Planung der Gebäude sind die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Bauschalldämmung der Außenbauteile zu berücksichtigen.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 8 a) werden für einzelne Fassaden oder Fassadenabschnitte die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile für schutzbedürftige Aufenthaltsräume in Wohnungen bestimmt. Die Einstufung als schutzbedürftiger Aufenthaltsraum erfolgt dabei auf Grundlage der DIN 4109 und umfasst demnach in Wohnungen alle Wohn- und Schlafräume, jedoch nicht Küchen, in denen nur Mahlzeiten zubereitet werden, Bäder, Hausarbeitsräume und ähnlich Räume. Weil der vorhabenbezogenen Bebauungsplan im ersten und zweiten Vollgeschoss der Wohngebäude auch Büroräume und Räume für freiberuflich Tätige sowie Gewerbetreibende, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, allgemein zulässt, werden außerdem die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 8 b).

Die Festsetzungen zur erforderlichen Bauschalldämmung wurden mit dem Ziel einer weitestgehenden Vereinfachung formuliert und erfolgen für jeweils größere Fassadenabschnitte in generalisierter Form; ggf. für einzelne Geschosse von den Festsetzungen abweichende Berechnungsergebnisse werden dabei in Kauf genommen.

Im Einzelnen ergeben sich für die jeweiligen 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 schutzbedürftige Aufenthaltsräume in Wohnungen. Auch die Außenwandflächen im unmittelbaren Eckbereich zu den Planstraßen bedingen durch den hohen Schalleintrag entsprechende Schalldämm-Maße - an der Planstraße 2.1 bis zu einer Tiefe von ca. 13 m und an der Planstraße 2.3 bis zu einer Tiefe von 5 m.

Im Umfeld der lichtzeichengeregelten Kreuzung Heidestraße/ Planstraße 2.1 ergibt sich für einen 32 m langen Teilabschnitt der dortigen Gebäudefassade (zwischen den Punkten D und E) der Lärmpegelbereich VI mit einem erforderlichen Schalldämm-Maß von 50 dB für schutzbedürftige Aufenthaltsräume in Wohnungen.

Für die seitlich zur Heidestraße hin ausgerichteten Außenwände ergibt sich im Nahbereich der Heidestraße der Lärmpegelbereich IV und ein daraus resultierendes Schalldämm-Maß von 40 dB für schutzbedürftige Aufenthaltsräume in Wohnungen. Entlang der Planstraße 2.1 betrifft dies Außenwände bis zu einer Entfernung von etwa 50 m zur Heidestraße, entlang der Planstraße 2.4 und gegenüber der südlichen Geltungsbereichsgrenze ergibt sich der Lärmpegelbereich IV für Außenwände bis zu einer Entfernung von 35 m zur Heidestraße. Für weiter von der Hauptstraße entfernt liegende Außenwände ergibt sich aufgrund ihrer Einordnung in den Lärmpegelbereich III kein Festsetzungserfordernis im vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume sind die Anforderungen an die Bauschalldämmung jeweils um 5 dB geringer.

Weil sich die Schallschutzfestsetzungen hinsichtlich Begriffsbestimmungen und Berechnungsmodalitäten auf die DIN 4109 beziehen, wird diese bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abt. II Städtebau und Projekte, zur Einsichtnahme bereitgehalten. (s. zu III.3.9)

(b) Lärmschützende Grundrissausrichtung und Lüftungsanlagen

Eine Schalldämmung der Außenwände von gemäß DIN 4109 schutzbedürftigen Räumen entsprechend der ermittelten Lärmpegelbereiche gewährleistet zunächst "nur", dass bei geschlossenen Fenstern (Balkontüren) ein ausreichend geringer Innenpegel im angrenzenden Raum eingehalten wird. Zusätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass vor allem Räume, die dem Schlafen dienen, über Möglichkeiten für eine ausreichende (und zumindest nachts vom Handeln der Bewohner unabhängige) Frischluftzufuhr verfügen müssen, ohne dass sich dadurch die Schalldämmung derart verschlechtert, dass die dem Lärmpegelbereich und der Raumart entsprechende Anforderung nicht mehr eingehalten wird. Bei Arbeitsstätten kann dagegen davon ausgegangen werden, dass die notwendige Frischluftzufuhr über ein jeweils kurzzeitiges Lüften mit ggf. ganz geöffnetem Fenster erfolgt und die damit einhergehende kurzzeitige Überschreitung der Lärmrichtwerte in Innenräumen hinnehmbar ist.

Die Ermöglichung des Schlafens auch bei teilgeöffnetem Fenster (Kippstellung) wird auch in der Rechtsprechung als elementarer Bestandteil gesunder Wohnverhältnisse angesehen. Wenn dies aus Schallschutzgründen nicht oder nur eingeschränkt möglich ist, muss eine nutzerunabhängige Frischluftzufuhr insbesondere nachts auf andere Art und Weise (d. h. über eine Lüftungsvorrichtung) unter Wahrung der Anforderungen an den Schallschutz der Außenbauteile sichergestellt werden.

Ergänzend zu den festgesetzten Mindestanforderungen von Schalldämmmaßnahmen für Außenbauteile, werden daher im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE 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, um trotz der hohen Vorbelastung im Plangebiet eine natürliche Belüftung von zum Schlafen geeigneten Aufenthaltsräumen zu gewährleisten.

Auf der Grundlage der prognostizierten Lärmbelastungen werden im Nahbereich der Heidestraße Vorgaben zur Grundrissausrichtung getroffen und damit die Anordnung von Schlafräumen auf den

lärmabgewandten Gebäudeseiten grundsätzlich ermöglicht. Die textliche Festsetzung Nr. 9 schreibt vor, dass Wohnungen mit Außenwänden entlang der Linien B-D-F-H und K-M-N-O über mindestens einen schutzbedürftigen Aufenthaltsraum mit mindestens einem zum Blockinnenbereich ausgerichteten – also lärmabgewandten – Fenster verfügen müssen, so dass nachts bei teilgeöffneten (gekippten) Fenstern ohne Lärmbeeinträchtigung geschlafen werden kann. Bei größeren Wohnungen müssen die Hälfte der schutzbedürftigen Räume, mindestens aber zwei Räume diese Bedingungen erfüllen. Zu den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen in Wohnungen zählen gemäß DIN 4109 alle Wohn- und Schlafräume, jedoch nicht Küchen, in denen nur Mahlzeiten zubereitet werden, Bäder, Hausarbeitsräume u.ä.

Die Anordnung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen ausschließlich zu einer von der Heidestraße abgewandten Gebäudeseite wurde im Rahmen der Abwägung geprüft, soll aufgrund der geringeren Flächeneffizienz sowie der besonderen Erschließungsanforderungen entsprechender Grundrisslösungen jedoch nicht zwingend eingefordert werden. Die Projektplanung sieht für das nördlich gelegene Gebäude an der Heidestraße aber Grundrisse vor, bei denen überwiegend Funktionsräume wie Bäder und Küchen zur Heidestraße hin orientiert sind.

Da die Anforderungen an schallschutzorientierte Grundrissanordnungen in Ecksituationen nur schwer erfüllt werden können, werden Eckwohnungen bis zu 85 m² Größe von der Forderung einer schallschutzorientierten Grundrissausrichtung ausgenommen. Diese Wohnungen verfügen baulich bedingt über keine lärmabgewandten Außenwände, sondern über zwei zu öffentlichen Verkehrsflächen hin orientierte und damit lärmexponierte Fassaden. Um für Eckwohnungen dennoch die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 9 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 ermöglicht wird.

Ausnahmen von der schalloptimierten Grundrissregelung können weiterhin für einzelne Wohnungen in zwei klar definierten Problembereichen im Bauland „Wohnen 1“ erteilt werden. Die geplanten Gebäudeeinschnitte im Nahbereich der Heidestraße und die gleichzeitige Anforderung zur Errichtung überwiegend kleiner Wohnungen führen dazu, dass die Projektplanung im Gebäudeteil an der Heidestraße insgesamt vier Wohnungen vorsieht, die im 2. und 3. Vollgeschoss ausschließlich zur Planstraße 2.1 bzw. zur Planstraße 2.3 hin orientiert sind (in den darüberliegenden Geschossen verfügen diese Wohnungen über eine zusätzliche Außenwand zum Blockinnenbereich). Die Realisierung durchgesteckter Grundrisse ist hier baulich nicht möglich, eine andere Grundrissorganisation im Eckbereich unter den gegebenen Rahmenbedingungen schwierig. Die Gewährung einer Ausnahme erscheint vertretbar, wenn die nötige nächtliche Wohnruhe auch hier über einen baulich geschlossenen belüfteten Außenwohnbereich sichergestellt wird.

Weil die Anordnung von Schlafräumen auf der lärmzugewandten Seite nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, werden mit der textlichen Festsetzung Nr. 10 für alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume von Wohnungen, die zur Heidestraße oder in einem Abstand von weniger als 20 m von der Heidestraße zu den Planstraßen ausgerichtet sind, zusätzliche Schutzauflagen festgesetzt (Einbau von schallgedämmten Dauerlüftungseinrichtungen oder Durchführung von im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertigen Maßnahmen bautechnischer Art). Damit sind alle Fassaden erfasst, die die Schwellen der Gesundheitsgefährdung überschreiten.

Grundsätzlich war auch für die weiter von der Heidestraße entfernt liegenden Wohnungen mit Außenwänden zu den Planstraßen 2.1 und 2.3 bzw. mit Ausrichtung zur südlichen Geltungsbereichsgrenze eine Grundrissregelung in der Abwägung zu berücksichtigen. Für die jeweils südlich an die Planstraßen angrenzenden Wohnungen wäre das angestrebte Schutzziel – ein Schlafen bei teilgeöffnetem Fenster zu ermöglichen – damit jedoch nicht zu erreichen, weil die Orientierung zu den Himmelsrichtungen hier auch für so genannte „durchgesteckte“ Wohnungen (bei denen die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume zum Blockinnenbereich ausgerichtet sein müsste) die Anordnung von Schlafräumen zur verlärmten Nordseite hin nahelegt. Die Lärmbelastungen sind hier außerdem nicht so hoch, dass die Nutzung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume tagsüber zusätzliche Schutzauflagen erfordert. Im Ergebnis der Abwägung trifft der vorhabenbezogene Bebauungsplan daher hier keine Festsetzungen zur lärmschützenden Grundrissausrichtung.

Auf den rückwärtigen Bauflächen wird aufgrund der nur geringfügigen Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte in der Abwägung mit wohnungswirtschaftlichen Belangen (große Nachfrage nach kleinen Wohnungen und geforderte hohe Flächeneffizienz) ebenfalls auf die Einforderung schalloptimierter Grundrissanordnungen verzichtet. Zumindest tagsüber werden hier im endgültigen Ausbauzustand der Europacity die gebietsbezogenen Orientierungswerte weitgehend eingehalten; nachts werden zwar die gebietsbezogenen schalltechnischen Orientierungswerte geringfügig überschritten, die Orientierungswerte für Mischgebiete von 50 dB(A) nachts als Maßstab für die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse aber langfristig (im Vollausbauzustand) überall eingehalten.

Die nötige nächtliche Wohnruhe bei gleichzeitig ausreichender Frischluftzufuhr soll in den benannten Bereichen 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.

Entsprechend der textlichen Festsetzung Nr. 10 a) wird der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen, besonderer Fensterkonstruktionen oder im Hinblick auf Schalldämmung und Belüftung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an Außenbauteilen für alle Außenwände von Wohnungen eingefordert, die nicht zu einem Blockinnenbereich oder zum Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hin ausgerichtet sind. Die Schutzmaßnahmen werden somit an allen Gebäudefassaden eingefordert, die auch langfristig, d.h. im endgültigen Ausbauzustand der Europacity, von Überschreitungen der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete zumindest im Nachtzeitraum betroffen sein werden und im „worst-case“ (Erreichen des langfristig prognostizierten Verkehrsaufkommens bei gleichzeitig noch fehlender schallabschirmender Bebauung) auch die richterlich anerkannte Schwelle für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse von 50 dB(A) nachts, die dem Orientierungswert für Mischgebiete entspricht, nicht einhalten können. Im Rahmen der Abwägung wird in Kauf genommen, dass entsprechende Schutzvorkehrungen für sämtliche schutzbedürftigen Aufenthaltsräume einer Wohnung vorzusehen sind, auch wenn im Einzelfall, z.B. aufgrund einer inzwischen realisierten Bebauung, die o.g. Schwelle nicht überschritten wird.

Außerdem werden mit der textlichen Festsetzung Nr. 10 b) entsprechende Schutzauflagen für die dem Blockinnenbereich zugewandten drei obersten Geschosse des unmittelbar an der Heidestraße liegenden Baukörpers im Bauland "Wohnen 1" eingefordert. Hier ist aufgrund der Nähe zur lichtzeichengeregelten Kreuzung und der unterbrochenen Schallschutzwirkung im Bereich der nur dreigeschossigen Gebäudeeinschnitte zu den Planstraßen 2.1 und 2.3 auch langfristig mit nicht nur geringfügigen Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete zu rechnen.

(c) 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 Plangebietes einer erhöhten Gesundheitsgefährdung entgegenzuwirken.

Festsetzungen zum Schallschutz von Außenwohnbereichen werden für erforderlich gehalten, sofern in 1,2 m Höhe über der Mitte der Bodenfläche des Außenwohnbereichs im Tagzeitraum (6 Uhr bis 22 Uhr) ein Beurteilungspegel gemäß DIN 18005-1 von 64 dB(A) überschritten wird. Der gewählte Schwellenwert zieht hilfsweise die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete der 16. BImSchV heran. Bereits bei Lärmbelastungen von mehr als 62 dB(A) ist die Kommunikation deutlich beeinträchtigt, spätestens bei einem Lärmpegel über 70 dB(A) sind konkrete Gesundheitsgefährdungen, z.B. ein ansteigendes Herzinfarktrisiko, zu befürchten.

Grundsätzlich stehen auch den Wohngebäuden im Nahbereich der Heidestraße in den schallabgeschirmten Blockinnenbereichen jeweils ausreichende Flächen zur Verfügung, um trotz der hohen Lärmbelastung durch die Hauptverkehrsstraße einen ungestörten Aufenthalt im Freien auf Balkonen, Loggien oder Terrassen sowie auf gemeinschaftlich nutzbaren Grünflächen im Hofbereich zu gewährleisten. Durch die unter Punkt b) erläuterten Festsetzungen des Bebauungsplans ist sichergestellt, dass mit Ausnahme von Wohnungen in den Eckbereichen der geplanten Baukörper, alle Wohnungen über entsprechende lärmabgewandte Außenwandflächen zur Anordnung von angemessen nutzbaren Balkonen und Loggien verfügen.

Vor allem im Hinblick auf die benannten Eckwohnungen, die nur über lärmexponierte Fassaden verfügen, soll die Anlage von baulich verbundenen Außenwohnbereichen, wie Balkonen und Loggien, im Nahbereich der Heidestraße aber nicht vollständig ausgeschlossen werden, sofern ihre angemessene Nutzbarkeit tagsüber durch Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird.

Der Bebauungsplan gibt deshalb mit der textlichen Festsetzung Nr. 11 vor, dass baulich verbundene Außenwohnbereiche von Wohnungen im Nahbereich der Heidestraße, d.h. an jenen Fassadenabschnitten für die Schallpegel von mehr als 64 dB(A) prognostiziert werden, nur in baulich geschlossener Ausführung (z.B. als verglaste Loggia, verglaster Balkon oder Wintergarten) 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.

Im begründeten Einzelfall ist aber auch an den lärmexponierten Fassaden die Genehmigung nicht baulich geschlossener Außenwohnbereiche zu rechtfertigen. Nach Maßgabe der textlichen Festsetzung Nr. 11 kann eine Ausnahme gewährt werden, wenn sichergestellt ist, dass im jeweiligen Au-

Benohnbereich tagsüber ein Schallpegel von 64 dB(A) langfristig nicht überschritten wird. Der Nachweis muss im Baugenehmigungsverfahren durch Berechnungen gemäß DIN 18005-1 geführt werden, der vorgegebene Nachweisort in 1,2 m Höhe orientiert sich daran, dass die Außenbereichs-Nutzung vorwiegend in sitzender Position erfolgt. Die Einhaltung des Zielwertes kann z. B. im obersten Geschoss durch einen zurückgesetzten Außenohnbereich mit schallabschirmender Brüstung gegeben sein.

In den übrigen Teilen des Plangebiets sind Außenohnbereiche wie Balkone, Loggien und Terrassen meist Lärmbelastungen von weniger als 60 dB(A), vielfach sogar weniger als 50 dB(A) ausgesetzt, so dass für den Bebauungsplan kein weiteres Regelungserfordernis besteht.

(d) Schallabsorbierende Fassaden

Im nördlichen Baublock wird die schallschützende Wirkung der Blockrandbebauung durch die lediglich dreigeschossigen Gebäudeeinschnitte im Nahbereich der Heidestraße beeinträchtigt. Um Schallreflexionen an der Rückseite des Gebäudes unmittelbar an der Heidestraße, d.h. für die zum Blockinnenbereich orientierten Aufenthaltsräume von Wohnungen zu vermindern, wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 12 eingefordert, dass die Fassaden entlang der Linien B-B' und H-H' schallabsorbierend auszuführen sind. Bei den benannten Fassaden handelt es sich um die über dem Einschnitt aufragenden Schmalseiten der Gebäude entlang der Planstraßen 2.1 und 2.3, die als fensterlose Brandwände konzipiert sind.

Der Begriff schallabsorbierend ist in der ZTV-Lsw 06 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen), die mit der AV zu § 7 BerlStrG im März 2012 in Berlin eingeführt wurde, definiert. Es kann auch durch eine geeignete Gestaltung der Fassadenoberfläche (z. B. in Form eines Sägezahnprofils) erreicht werden, dass die primären Schallreflexionen nicht in das Blockinnere gerichtet sind.

III.3.5.2 Schutz vor Luftschadstoffen

Das Plangebiet liegt in dem im Flächennutzungsplan dargestellten Vorranggebiet für Luftreinhaltung. Die sich daraus ergebenden besonderen Anforderungen hinsichtlich der 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. 13). Die Errichtung und der Betrieb von Feuerungsanlagen ab einer bestimmten Größenordnung bedürfen zudem einer Genehmigung nach den Verordnungen zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

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. 23 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 verursach-

ten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Partikel (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) und Benzol berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet.

Im Ist-Zustand (2009) wurden für den entsprechenden Straßenabschnitt der Heidestraße keine Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV ermittelt. 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_2), Partikel (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) und Benzol im Sinne der 39. BImSchV.

Lediglich für den PM_{10} -Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ können am maßgeblichen Immissionspunkt vor der Bebauung im Plangebiet Überschreitungen an bis zu 37 Tagen im Jahr statt der zulässigen 35 Tage im Jahr auftreten. Hierbei ist zu beachten, dass sich der Immissionspunkt in einem Abstand von rund 5 m zur Gebäudefassade befindet und die prognostizierte Schadstoffkonzentration in 1,1 – 2,2 m Höhe über Gehweg widerspiegelt. Da sich mit zunehmender Höhe und Entfernung vom Straßenrand die Immissions-Konzentration rasch verringert, kann auch bei einer prognostizierten Grenzwertüberschreitung am Prüfpunkt eine deutlich geringere Schadstoffbelastung für die Wohnungen in den Obergeschossen der angrenzend geplanten Bebauung angenommen werden.

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Modellunsicherheiten ergibt sich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-92 VE kein Handlungsbedarf. Sollten nach Fertigstellung der Bauvorhaben Grenzwertverletzungen gemessen werden, kann diesen nach Aussage der Gutachter mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und Reduzierung des Schwerlastverkehrs) begegnet werden.

Weitere Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 39. BImSchV können sich ergeben, sofern bereits im Zeitraum bis 2020 eine vollständige Realisierung der beiderseits der Heidestraße geplanten Bebauung erfolgt, da in diesem Fall die technische Aufwertung des Fahrzeugparks als wesentliche Ursache lufthygienischer Verbesserungen der baulichen Entwicklung nachläuft. In diesem Fall sind auch Überschreitungen des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO_2) nicht auszuschließen. Für diesen (angesichts der zu erwartenden schrittweisen Realisierung der gesamten Europacity eher unwahrscheinlichen) Fall sind auf Grundlage jeweils aktueller Messungen im Rahmen der Umweltüberwachung dann für eine begrenzte Zeit geeignete Vermeidungsmaßnahmen festzulegen.

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. 25 BauGB Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke getroffen.

III.3.6.1 Begrünung von Dachflächen

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 14 sind Dachflächen mit einer Neigung von weniger als 15° auszubilden und extensiv zu begrünen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. 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 regenerations-

fähig 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.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begrünung sind technische Einrichtungen, Dachaufbauten, Beleuchtungsflächen und Terrassen. Der Anteil dieser Flächen darf aber nicht mehr als 40 % der jeweiligen Dachfläche betragen.

Mit der geforderten Dachbegrünung auf mindestens 60% der Dachflächen 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. Sie stellt damit auch eine Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel im Sinne von § 1a Abs. 5 Satz 1 BauGB dar. Dies gilt ebenfalls in Bezug auf die Speicherung von Niederschlagswasser. Die Dachbegrünung wirkt dem allgemeinen Temperaturanstieg sowie den Auswirkungen von zunehmenden Starkregenereignissen auf örtlicher Ebene entgegen. Mit der Festsetzung zur Dachbegrünung entspricht der vorhabenbezogene Bebauungsplan auch den empfohlenen Maßnahmen des Landschaftsprogramms (LaPro94) für den Innenstadtbereich.

Die Dachbegrünung stellt auch eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO für Nutzungsmaßüberschreitungen dar und trägt dazu bei, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden. Sie ist durch die Bindung zum Bau von Dachflächen mit einer Neigung von weniger als 15° in Kombination mit der Begrünungsverpflichtung planungsrechtlich gesichert. Auch die Projektplanung sieht vor, dass die Dächer der Wohngebäude als Flachdächer ausgeführt werden.

III.3.6.2 Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts und aus stadtgestalterischen Gründen wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB festgesetzt, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen gärtnerisch anzulegen, zu unterhalten und die Bepflanzungen zu erhalten sind (textliche Festsetzung Nr. 15). Darüber hinaus dient auch diese Festsetzung der Sicherung von Maßnahmen zum Ausgleich der durch den Bebauungsplan ermöglichten Nutzungsmaßüberschreitungen. 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. Im Einzelfall ermöglicht der vorhabenbezogene Bebauungsplan Abweichungen von der geforderten Stärke der Erdüberdeckung, um unbefriedigende Lösungen bei der Freiraumgestaltung (z.B. Aufkantungungen im Zusammenhang mit dem zur Entwässerung notwendigen Gefälle) zu vermeiden. Eine Genehmigung soll nur erteilt werden, wenn die notwendigen Baumpflanzungen auf anderen Grundstücksflächen nachgewiesen werden und die verbleibende Stärke der Erdschicht mit mindestens 0,6 m wei-

terhin auch Strauchpflanzungen ermöglicht. 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, für Warenauslagen bzw. das Betrachten von Waren in Schaufenstern angrenzender Geschäfte oder als Zufahrt bzw. Aufstellfläche für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge benötigt werden.

III.3.6.3 Anpflanzung von Bäumen

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts, aus Gründen der Stadtbildgestaltung und der Wohnqualität werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB im Bauland „Wohnen 1“, „Wohnen 2“ und „Wohnen 3“ insgesamt 41 Baumpflanzungen eingefordert (textliche Festsetzung Nr. 16). Neben der Bedeutung für die Biotopentwicklung und das Landschaftsbild wirken sich die Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken positiv auf den Wasserhaushalt und das Lokalklima aus. Die Begrünungsverpflichtung ist zugleich eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO für die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglichten Überschreitungen der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung. 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 notwendige Anzahl der Baumpflanzungen wird im Verhältnis zur jeweiligen Baulandgröße festgesetzt und berücksichtigt den mit dem Bebauungsplan ermöglichten Grad der Überbauung und Flächenversiegelung. Die sich ergebende Pflanzdichte entspricht den Regelungen für die übrigen Bauflächen beiderseits der Heidestraße; in den Bebauungsplänen 1-62a und 1-62b werden Baumpflanzungen je 400 m² Grundstücksfläche in den allgemeinen Wohngebieten und je 600 m² im Misch-, Sonder-, Gewerbe- und Kerngebiet eingefordert.

Die textliche Festsetzung Nr. 16 enthält außerdem Angaben zur Mindestqualität der zu pflanzenden Bäume (18 cm Stammumfang, gemessen in 1m Höhe) und beschränkt die Auswahl auf heimische Laubbäume. Um die positive Wirkung der Baumpflanzungen auf den Naturhaushalt und das Stadtbild langfristig zu verstärken, wird die Verwendung einer Mindestzahl von großkronigen Laubbäumen bestimmt, z.B. Hainbuche (*Carpinus betulus*), Ulme (*Ulmus spec.*), Winter-Linde (*Tilia cordata*), Säuleneiche (*Quercus robur* 'Fastigiata'). 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 pyraster agg.*) und Wild-Apfel (*Malus sylvestris agg.*) verwendet werden.

III.3.7 Gestaltungsregelungen

Zur Sicherstellung der angestrebten stadtgestalterischen Qualitäten des neuen Baugebiets werden im Bebauungsplan Gestaltungsregelungen auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) zur Beschränkung von Werbeanlagen getroffen. Weitere Regelungen zur gestalterischen Ausbildung der Erdgeschosszone entlang der Heidestraße und zur Gestaltung privater Grundstücksfreiflächen an der Schnittstelle zu angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Uferpromenade und Döberitzer Grün-

zug) erfolgen nicht im Bebauungsplan sondern im Durchführungsvertrag bzw. in einem gebietsübergreifenden städtebaulichen Vertrag für alle Flächen östlich der Heidestraße. Dies ist erforderlich, da der notwendige Regelungsumfang und Detaillierungsgrad mit den Festsetzungsmöglichkeiten im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur schwer darstellbar sind.

III.3.7.1 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. 17 sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung bis maximal zur Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zulässig. Eigenständige bauliche Anlagen zur Werbung sind somit nicht zulässig. Werbeanlagen mit wechselndem oder bewegtem Licht werden ausgeschlossen.

Im Bauland „Wohnen 1“, „Wohnen 2“ und „Wohnen 3“, das vor allem in den Obergeschossen ausschließlich dem Wohnen dienen soll, können damit im Sinne des Rücksichtnahmegebots 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.

Außerdem wird sichergestellt, dass unabhängig von den Regelungen in der Bauordnung keine großflächigen Fremdwerbungen entstehen, sondern lediglich die zur Erkennbarkeit von Ladengeschäften, Restaurants und anderen im Erdgeschoss zulässigen Nutzungen notwendigen und üblichen Werbeanlagen. 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.

III.3.7.2 Gestalterische Ausbildung der Erdgeschosszone an der Heidestraße

Aus stadtgestalterischen Gründen wird für Gebäude entlang der Heidestraße gebietsübergreifend eine besondere gestalterische Ausprägung des ersten Vollgeschosses angestrebt. Hier soll den Zielen des Masterplans entsprechend eine straßenzugewandte Erdgeschosszone ausgebildet werden, die einen architektonisch gut proportionierten, soliden Sockel für die Gebäudefassaden mit einer gegenüber den darüber liegenden Geschossen deutlich größeren Höhenentwicklung bildet. Zugleich sollen entlang der öffentlichen Fläche Kellergeschosse, die über Geländeniveau aufsteigen (bauordnungsrechtlich bis zu einer Höhe von 1,4 m zulässig) vermieden werden, da sie aufgrund ihrer regelmäßig eher geschlossenen Anmutung mit der angestrebten offenen und straßenzugewandten Gestaltung der Erdgeschosszone nicht vereinbar wären. Im Durchführungsvertrag vom 22.12.2014 verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, die Erdgeschosszone so auszubilden, dass die Oberkante des Fertigfußbodens auf der Höhe des angrenzenden Gehwegs und die Oberkante des Fußbodens des zweiten Vollgeschosses mindestens 4,5 m über diesem Niveau liegt. Auf eine entsprechende Festsetzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan kann deshalb verzichtet werden.

III.3.7.3 Gestaltung privater Grundstücksfreiflächen entlang der Uferpromenade und des Döberitzer Grünzugs

Zur Gestaltung privater Grundstücksfreiflächen an der Schnittstelle zu den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Uferpromenade und Döberitzer Grünzug) wurden durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt gebietsübergreifend einheitliche Gestaltungskriterien erarbeitet. Diese beinhalten Aussagen zur Flächenbefestigung, zur Entwässerung, zur Bepflanzung und zu den Möglichkeiten von Einfriedungen und sind auf die vorliegende Ausführungsplanung des Landschaftsplanungsbüros relais Landschaftsarchitekten für die zukünftig öffentlichen Flächen der Uferpromenade und des Döberitzer Grünzugs abgestimmt. Gegenüber der Uferpromenade wird die Ausbildung erhöhter Privatflächen/Gärten berücksichtigt, die durch Stützmauern (bis 170 cm Höhe) mit hochwertiger Ansichtsfläche eingefasst werden müssen.

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich im Durchführungsvertrag zu einer entsprechenden Gestaltung der betroffenen privaten Grundstücksflächen. Weitergehender Regelungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bedarf es nicht.

III.3.8 Verpflichtung des Vorhabenträgers

Die Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE lassen gegenüber den tatsächlich durch den Vorhabenträger angestrebten und in den Projektplänen dargestellten Nutzungen eine größere Bandbreite an möglichen Nutzungen zu, um ggf. Spielräume für entwicklungsbedingt notwendige Anpassungen einräumen zu können. Im Hinblick auf die Rechtssicherheit wird gemäß § 12 Abs. 3a BauGB i. V. mit § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB festgesetzt, dass im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes im Rahmen der festgesetzten Nutzung nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Die Projektpläne sind Teil des Durchführungsvertrages.

Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind zulässig, ohne dass eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich wird. Der durch den Bebauungsplan festgelegte Rahmen darf dabei nicht überschritten werden.

III.3.9 Hinweis

Da der Bebauungsplan Schallschutzfestsetzungen trifft, die sich hinsichtlich der Begriffsbestimmungen und Berechnungsmodalitäten auf die DIN 4109 beziehen, entspricht der Verweis auf diese Norm nur dann den rechtsstaatlichen Bestimmtheitsanforderungen an die Verkündung von Rechtsnormen, wenn sichergestellt ist, dass diese als Teil der förmlichen Rechtssetzung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das gilt auch dann, wenn die Norm lediglich 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 der DIN 4109 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aufgenommen.

III.4 Durchführungsvertrag

Die Vorhabenträgerin, die Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG, und das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, haben am 22. Dezember 2014 einen Durchführungsvertrag geschlossen, der insbesondere folgende Regelungen enthält:

- Art und Umfang der Vorhaben (Hochbauten, Tiefgaragen, Außenanlagen, Nutzungen);
- Fristen zur Durchführung der Vorhaben;
- Ansichten der Einzelgebäude (Gebäudegliederung, Höhen, Dachausbildung, Fensterausführungen, Balkone/Loggien), Fassadenabwicklung;
- Gestaltung der privaten Freiflächen (Wege, befestigte Flächen, Spielflächen, Fahrradstellplätze, Bepflanzungen);
- Kostentragung, insbesondere für Vermessung, Planung, Gutachten und Grundstücksbildung;
- Einrichtung einer Kindertagesstätte einschließlich der notwendigen Freiflächen im Plangebiet;
- Herstellung der Erschließungsstraßen und der Ver- und Entsorgungsanlagen;
- gestalterische Vorgaben zur Abgrenzung privater Grundstücksflächen gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen
- gestalterische Vorgaben zur Ausbildung der Erdgeschosszone entlang der Heidestraße;
- Sicherung eines bestimmten Anteils an preisgedämpften Mietwohnungen.

Die Vorhabenträgerin hat sich verpflichtet 42 Wohneinheiten mit durchschnittlich 55 m² über 20 Jahre zu einem reduzierten Mietpreis anzubieten. Die Anfangsmiete liegt bei 7,50 € Nettokaltmiete. Die Wohnungen sind an Bewerber mit Wohnberechtigungsschein zu vergeben.

Dem Durchführungsvertrag sind detaillierte Projektpläne des Vorhabens als Anhang beigelegt. Die Projektpläne bestehen aus dem städtebaulichen Konzept/ Nutzungskonzept, den Hochbauentwürfen und dem Freiraumkonzept.

Verbindliche Regelungen zu Maßnahmen und Kosten für die Bereitstellung der erforderlichen Plätze in Kindertagesstätten und Grundschulen sind plangebietsübergreifend mit der CA Immo im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b vom 9. Dezember 2014 enthalten, dessen Vertragsgebiet den gesamten Bereich östlich der Heidestraße umfasst. Darin verpflichtet sich die CA Immo zur Herstellung der notwendigen Plätze in Kindertagesstätten Vor-Ort und zur finanziellen Beteiligung bei der Schaffung zusätzlicher Grundschulplätze im Einzugsbereich des Plangebietes.

Einzelheiten zur Herstellung der Erschließungsstraßen und der Ver- und Entsorgungsanlagen sind bereits in einem Erschließungsvertrag vom 31. Juli 2013 geregelt.

III.5 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind im Bebauungsplanverfahren die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Mit der verbindlichen Bauleitplanung werden Inhalt und Grenzen des Eigentums bestimmt, d.h. in die Eigentümerrechte eingegriffen. Da die Bedeutung dieser privaten Belange hochrangig ist, ist abzuwägen, ob das Wohl der Allgemeinheit tatsächlich diese Einschränkung erforderlich macht. Maßgabe dabei sind die nach §§ 1 und 1a BauGB erkennbaren Elemente, die nach Lage der Dinge in die Abwägung einzustellen sind.

Insbesondere wurden die folgenden öffentlichen Belange in die Abwägung über die Inhalte des Bebauungsplanentwurfs eingestellt:

- die Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung durch Errichtung neuer Wohnungen in einer voraussichtlich gut nachgefragten innerstädtischen Lage, die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, die Schaffung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens,
- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Diese Belange sind auch im Masterplan Heidestraße berücksichtigt worden, 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.

Zudem ergeben sich nachbarliche Interessen der angrenzenden Grundstückseigentümer hinsichtlich der Wahrung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen und der Nutzbarkeit ihrer Grundstücke. Da es sich beim Plangebiet zurzeit um eine Brach- bzw. Baustellenfläche handelt, sind keine Interessen von Mietern, Pächtern oder sonstigen Nutzungsberechtigten in die Abwägung einzustellen.

Bei den privaten Belangen der Grundstückseigentümerin des Plangebiets und Vorhabenträgerin, die erkennbar und von Bedeutung sind, handelt es sich im Wesentlichen um

- die private Baufreiheit,
- die wirtschaftliche Nutzbarkeit des Baugrundstücks und
- die Umsetzung des konkreten Bauprojektes.

Der Bebauungsplanentwurf sieht verschiedene Festsetzungen vor, die die Bebauung und die Nutzbarkeit der künftigen Bauflächen bestimmen und beschränken. Beschränkungen sind dabei vor allem 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. Im Wesentlichen handelt es sich um

- die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung,
- die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung und der überbaubaren Grundstücksfläche,
- Vorgaben zur Begrünung der Baugrundstücke, zu Baumpflanzungen und zur Dachbegrünung,
- Einschränkungen zur Anordnung von oberirdischen Stellplätzen und Garagen sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
- Auflagen zum Schallschutz.

Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Wohngebäuden mit ergänzenden wohngebietsverträglichen Nutzungen zu schaffen. Gegenüber der gegenwärtigen planungsrechtlichen Zulässigkeit auf diesen Teilflächen (vgl. Kap. I.2.4) eröffnet der Bebauungsplan erheblich erweiterte und finanziell tragfähigere Nutzungsmöglichkeiten. Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes entsprechen dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Vorhaben- und Erschließungsplan, insofern wird die private Baufreiheit nicht eingeschränkt.

Es handelt sich aufgrund seiner Standortmerkmale um ein sehr gut erschlossenes Gebiet, bei dem die Qualitäten (Innenstadtlage, Wasserbezug, Nähe zu kulturellen Einrichtungen) gegenüber den

Nachteilen (Lärmbelastung) überwiegen. Die Entwicklung des Grundstücks entspricht dem öffentlichen Interesse sowie dem privaten Interesse der Grundstückseigentümerin (Vorhabenträgerin).

Die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs zur Art der Nutzung sollen vor allem dazu beitragen, das Angebot an innerstädtischem Wohnraum zu vergrößern. Damit werden die Planungsgrundsätze / -leitlinien gemäß § 1 BauGB berücksichtigt.

Mit der Entwicklung innerstädtischer 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. Angesichts der gegenwärtigen und künftig absehbaren Situation auf dem Berliner Wohnungsmarkt kommt dabei der Schaffung von neuem Wohnraum in der Innenstadt eine hohe Bedeutung zu. Dabei liegt eine der Innenstadtlage angemessene und für die weitere Umgebung charakteristische Bebauungsdichte im Interesse des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Die Entwicklung des Standorts 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 der Nutzung vorhandener öffentlicher Verkehrsmittel Rechnung getragen werden kann.

Durch die geplante Neubebauung erfährt das Plangebiet eine städtebauliche und nutzungsstrukturelle Aufwertung. Der Entwurf sieht die Errichtung einer abwechslungsreichen identitätsstiftenden Bebauung mit charakteristischer Architektur vor, die sich aber trotzdem durch die Aufnahme der klaren Blockstruktur gut in das künftige städtebauliche Umfeld und das Gesamtkonzept für die Europacity einfügt.

Die planungsrechtliche Sicherung einer überwiegenden Wohnnutzung dient der Wohnraumversorgung in innerstädtischer Lage und entspricht dem übergeordneten Planungskonzept, östlich der Heidestraße eine Neubebauung mit hohem Wohnanteil zu realisieren; Konflikte mit der Umgebung sind daher künftig nicht zu erwarten. Beim zusätzlich mit den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Nutzungsspektrum handelt es sich grundsätzlich um wohngebietsverträgliche Ergänzungsnutzungen.

Die Beschränkung von Büroräumen bzw. Räumen für freie Berufe und Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke auf das erste und zweite Vollgeschoss sowie von Läden, Schank- und Speisewirtschaften und nicht störenden Handwerksbetrieben auf die Erdgeschosszone entlang der Heidestraße erfolgt aufgrund ihres Störpotenzials zum Schutz der Wohnnutzungen und entspricht den Planungen der Vorhabenträgerin. Die räumliche Beschränkung von Einzelhandelsbetrieben dient ferner dazu, negative Auswirkungen auf die bestehende Zentren- und Einzelhandelsstruktur zu vermeiden.

Die Baukörperausweisung und die Höhenfestsetzungen sollen ein Einfügen der Neubebauung in die geplante Baustruktur der Umgebung sicherstellen. Aufgrund punktueller Abstandsflächenverkürzungen sind weitergehende Festsetzungen erforderlich, die eine ausreichende Belichtung, Besonnung und eine Sicherung des Wohnfriedens sichern und damit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten. Dies entspricht dem privaten Interesse der Vorhabenträgerin.

Eine effektive bauliche Ausnutzung des Grundstücks kann auf Ebene des Städtebaus ein Indikator für Wirtschaftlichkeit sein. Dies darf allerdings nicht zu Lasten soziokultureller und funktionaler Qualität führen. Die aus der projektierten Bebauung abgeleitete Geschossflächenzahl von rund 3,1 bzw. 3,27 ermöglicht einerseits eine hohe urbane Dichte, sichert durch die Anordnung der Baukörper

aber gleichzeitig die Entstehung zusammenhängender, gut nutzbarer Freiflächen in den Blockinnenbereichen und gewährleistet außerdem eine gute Belichtung und Besonnung der Wohnungen.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt sind keine Verschlechterungen zum derzeit maßgeblichen Baurecht festzustellen. Die Planung folgt gesamtstädtisch dem Grundsatz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung und führt ehemalige untergenutzte Bahnflächen einer standortangepassten Bebauungs- und Nutzungsstruktur zu. Die mit der baulichen Inanspruchnahme einhergehenden – überwiegend nicht ausgleichspflichtigen – Eingriffe werden durch verpflichtende Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke (einschließlich Tiefgaragen), zur Dachbegrünung und zu Baumpflanzungen zumindest teilweise kompensiert.

SenStadtUm

IV. AUSWIRKUNGEN DES VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLANS

IV.1 Städtebauliche Auswirkungen

Durch die Planung werden die Voraussetzungen für eine adäquate, der zentralen Lage angemessene Nutzung der derzeit brachliegenden ehemaligen Bahnflächen geschaffen. Damit 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.

Durch die geplante Bebauung kann die städtebauliche Situation am Standort entscheidend verbessert werden. Die Heidestraße wird auf Höhe des Plangebietes durch die neue Bebauung räumlich gefasst und das Straßenbild damit aufgewertet. Mit dem vorrangigen Planungsziel das Angebot an Wohnraum zu vergrößern, werden die Planungsgrundsätze / -leitlinien gemäß § 1 BauGB berücksichtigt.

Mit der Umsetzung der Planung wird ein attraktives Wohnquartier entstehen, das als einer der ersten Bausteine der künftigen Europacity als Motor für die weitere Gebietsentwicklung dienen kann.

IV.2 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung wird weiterhin ein steigender Wohnraumbedarf (z.B. durch ein weiteres Ansteigen der Wohnfläche je Einwohner, dem Trend zu kleineren Haushalten sowie durch Zuzug in das Land Berlin) im Stadtgebiet ermittelt. Die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung Berlins belegen, dass auch künftig ergänzende Wohnungsbauvorhaben erforderlich werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Wohnungsmarkt in unterschiedliche Segmente gliedert, die im Einzelnen unterschiedlich ausgeprägte Nachfragen verzeichnen. Dies gilt vor allem auch für den Innenstadtbereich.

Die Deckung des Neubaubedarfs an Wohnungen soll gemäß der Landes-, Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung im Sinne der Innenentwicklung vorrangig durch Bestandsergänzungen und Nachverdichtung auf innerstädtische Standorte konzentriert werden, um die Innenstadt als Wohnort zu sichern und zu qualifizieren. Das Plangebiet östlich der Heidestraße ist aufgrund seiner zentralen Lage sowohl im Stadtgebiet als auch innerhalb der geplanten Europacity, dem Wasserbezug durch den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und der guten öffentlichen Verkehrsanbindung für die Schaffung von neuem Wohnraum gut geeignet.

Auf den Grundstücken des Plangebiets greift der Bebauungsplan nicht in vorhandene Nutzungen ein; die Flächen wurden in Vorbereitung der anstehenden Bebauung bereits vollständig bräunt. Die geplanten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 1-92 VE haben auch keine Auswirkungen auf zurzeit in seiner unmittelbaren Umgebung ausgeübte Nutzungen und wirken sich nicht negativ auf die persönlichen Lebensumstände der bereits jetzt und der künftig im Gebiet arbeitenden und wohnenden Bevölkerung aus. Die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-92 VE gewährleisten eine sozial gerechte Bodennutzung sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

IV.3 Verkehrliche Auswirkungen

Die Errichtung von rund 500 Wohnungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE wird nur zu einer geringfügigen Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Heidestraße führen.

Im Plangebiet ist die Anlage der bauordnungsrechtlich notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sowie die Errichtung von Tiefgaragen mit insgesamt rund 270 Stellplätzen vorgesehen. Da das Plangebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen ist, wird davon ausgegangen, dass dadurch eine ausreichende Versorgung mit Stellplätzen für die zukünftigen Bewohner gewährleistet ist.

Verkehrlich relevante Auswirkungen ergeben sich zusammen mit der Bebauung angrenzender Flächen, weil insgesamt bis zu mittlerweile 2.800 Wohneinheiten im neuen Stadtquartier „Europacity“ entstehen werden. In einem Verkehrsgutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH, „Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße“, Abschlussbericht November 2011) wurde daher 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 ohne Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit dieser Straßen abwickeln zu können. Die Ergebnisse der Untersuchung waren Grundlage für die im Bebauungsplanverfahren 1-63 verankerten Planungen zum Ausbau der Heidestraße. Das Gutachten weist nach, dass die veränderten Verkehrsströme durch den geplanten Ausbau der Heidestraße in Verbindung mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und baulichen Anpassungen an vier maßgeblich betroffenen Knotenpunkten (Heidestraße/ Zufahrt zur Nordhafenbrücke, Heidestraße/ Perleberger Straße, Sellerstraße/ Müllerstraße und Fennstraße/ Müllerstraße) so abgewickelt werden können, dass eine Verminderung der Verkehrsqualität vermieden wird.

IV.4 Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur

Durch die Planung entsteht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE rechnerisch ein Bedarf von rund 45 Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten und rund 60 Grundschulplätzen mit ergänzender Hortbetreuung (vgl. III.3.1.1.2). Der Platzbedarf in Kinderbetreuungseinrichtungen soll durch die Einrichtung einer Kindertagesstätte innerhalb des Plangebietes gedeckt werden. Diese kann mit ihren geplanten 65 Betreuungsplätzen auch angrenzende Bauflächen der Europacity mit versorgen. Die Realisierung der Einrichtung durch die Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG wird im Durchführungsvertrag zwischen dem Land Berlin und der Vorhabenträgerin gesichert (Teil der Projektpläne).

Der Bedarf an Grundschulplätzen soll in den Nachbarquartieren abgedeckt werden. Zur Verbesserung der Versorgungssituation ist dafür im Einzugsbereich des Plangebietes entweder durch Qualifizierung und Ausbau vorhandener Standorte oder durch die Errichtung eines modularen Ergänzungsstandortes die Schaffung der zusätzlich benötigten Grundschulplätze geplant. Die Verpflichtungen zu einem anteiligen finanziellen Beitrag der Gebietsentwickler zur Bereitstellung der notwendigen Grundschulplätze werden plangebietsübergreifend im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b vom 9. Dezember 2014 geregelt.

IV.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Das Planungsgebiet ist durch seine Vornutzungen ein bereits überformter Standort. Seine Leistungs- und Funktionsfähigkeit und seine Bedeutung für Natur und Landschaft waren durch die Vornutzung als Bahnfläche zwar bereits eingeschränkt, der im Zuge der Sukzession entstandene Gehölzaufwuchs und die Ruderalfluren auf Teilflächen des Plangebiets besaßen aber Lebensraumfunktionen für Flora und Fauna. Seit der Mitte 2013 erfolgten Beräumung weist das Plangebiet jedoch keine Vegetationsbestände mehr auf.

Durch die Bebauungsplanfestsetzungen wird eine Neuversiegelung von gut 80% des Plangebietes ermöglicht.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung bzw. die im Vorgriff auf die künftige Bebauung bereits erfolgte Beräumung der Flächen für einzelne Schutzgüter teilweise erhebliche Umweltauswirkungen nach sich zieht. Der überwiegende Teil dieser planungsbedingten Eingriffe gilt jedoch als bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig und sind damit nicht ausgleichspflichtig.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke, zu erforderlichen Baumpflanzungen, einer extensiven Dachbegrünung und einem Verbot luftverunreinigender Brennstoffe gemindert.

Detaillierte Aussagen zu den Auswirkungen auf die Umwelt, die bei einer vollständigen Realisierung der Bebauungsplaninhalte zu erwarten sind, und im Vergleich dazu die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Verzicht auf diese Planungen werden im Umweltbericht (Abschnitt II.3 dieser Begründung) schutzgutbezogen dargestellt.

IV.6 Auswirkungen auf das Gender Mainstreaming

Die Regelungen des Bebauungsplans führen zu einer Verbesserung des Wohnungsangebots im Geltungsbereich einschließlich wohnungsbezogener Freiflächen unterschiedlichen Charakters sowie zu einer Verbesserung des Stadtbildes. Durch den straßenseitigen Anbau westlich der Heidestraße und die Schaffung belebter Erdgeschosszonen wird die Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle auch im Straßenraum erhöht.

Die getroffenen Regelungen betreffen Frauen und Männer, unterschiedliche Formen des Zusammenlebens, unterschiedliche Altersgruppen sowie unterschiedlich mobile Bevölkerungsgruppen gleichermaßen, eine einseitige und unausgewogene Ausrichtung der Planung für eine der Betroffenenengruppen ist nicht erkennbar.

IV.7 Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Auswirkungen auf den Haushalt des Landes Berlin sind nicht zu erwarten. Zwischen dem Land Berlin und der Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG wurde am 22. Dezember 2014 ein Durchführungsvertrag geschlossen, der insbesondere die Kostentragung für die Planung und für notwendige Ordnungsmaßnahmen regelt. Zur Kostentragung für die Erschließungsmaßnahmen sowie für die Errichtung einer Kindertagesstätte und die finanzielle Beteiligung bei der Schaffung der erforderlichen Grundschulplätze hat sich die CA Immo Deutschland GmbH im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b vom 9. Dezember 2014 und im Erschließungsvertrag vom 31. Juli 2013 verpflichtet.

V. VERFAHREN

V.1 Vorverfahren Bebauungsplan 1-62 bzw. 1-62b

Das Bezirksamt Mitte hat am 18. August 2009 die Aufstellung eines Bebauungsplans mit der Bezeichnung 1-62 für die beidseits 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.

Nach Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde der Bebauungsplan mit Beschluss vom 24. April 2012 (bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 18 vom 04. Mai 2012 auf S. 717) zur Weiterbearbeitung in die Bebauungspläne 1-62a (westlich der Heidestraße), 1-62b (östlich der Heidestraße) und 1-62-c (südlich der Döberitzer Straße) aufgeteilt. Der Bebauungsplan 1-62b beinhaltet zu diesem Zeitpunkt auch noch das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE.

Der Entwurf des Bebauungsplans 1-62b hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 11. Juni 2012 bis einschließlich 11. Juli 2012 öffentlich ausgelegen. Parallel dazu wurde eine erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, mit Schreiben vom 4. Juni 2012 von der Planung unterrichtet und zur Abgabe einer erneuten Stellungnahme aufgefordert.

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 AGBauGB festgestellt. Seither wird das Bebauungsplanverfahren 1-62b durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weitergeführt. Da verschiedene Problemstellungen einen zügigen Abschluss des laufenden Aufstellungsverfahrens 1-62b behinderten, hat die Stadthafenquartier Europacity Berlin GmbH & Co. KG mit Schreiben vom 30. Mai 2013 für ihre Flächen die Durchführung eines Planverfahrens nach § 12 BauGB (Vorhaben- und Erschließungsplan) beantragt, um ihre projektierten Bauvorhaben zügig umsetzen zu können.

V.2 Aufstellungsbeschluss 1-92 VE

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 6. August 2013 beschlossen, für eine Teilfläche des Grundstücks Heidestraße 14 einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 1-92 VE aufzustellen. Gleichzeitig wurde beschlossen, den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b um die Fläche dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu reduzieren.

Das Verfahren wird gemäß § 9 Abs. 3 AGBauGB in Verbindung mit § 8 Abs. 1 AGBauGB von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt durchgeführt.

V.3 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Von der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 BauGB abgesehen werden, wenn die Unterrichtung und Erörterung bereits zuvor auf anderer Grundlage erfolgt sind.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren 1-62 und 1-62b wurde die Öffentlichkeit bereits über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, die Planinhalte und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich unterrichtet.

Dies erfolgte sowohl im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan 1-62 in der Zeit vom 14. Juni 2010 bis einschließlich 9. Juli 2010 im Stadtplanungsamt Mitte, als auch im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB des Bebauungsplans 1-62b in der Zeit vom 11. Juni 2012 bis einschließlich 11. Juli 2012.

V.4 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Nach § 4 Abs. 1 BauGB ist eine frühzeitige Behördenbeteiligung durchzuführen und die für die entsprechenden Fachbelange zuständigen Behörden sind zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufzufordern. Im Rahmen des Bebauungsplanes 1-62 für die Flächen beiderseits der Heidestraße erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 26. März 2010. Sie wurden 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. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 30. März 2011 bis 06. Mai 2011.

Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren sind bei der Fortsetzung des aus der Teilung hervorgegangenen Bebauungsplans 1-62b berücksichtigt worden. Für diesen wurde parallel zur öffentlichen Auslegung eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im Juni 2012 (Anschieben vom 04. Juni 2012) durchgeführt.

Die genannten Beteiligungsverfahren für den Bebauungsplan 1-62 entsprechen den Anforderungen des § 4 Abs. 1 BauGB, der Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung wurde im Zusammenhang mit diesen Verfahren festgelegt. Eine erneute frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens erfolgte deshalb nicht.

V.5 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE vom 30. Juli 2014 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin vom 8. August 2014 auf Seite 1530 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 18. August 2014 bis einschließlich 17. September 2014 in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Dienstgebäude Am Köllnischen Park 3 – Erdgeschoss, öffentlich ausgelegt. Dabei wurde auf die Behandlung nicht fristgemäß abgegebener Stellungnahmen sowie auf § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung hingewiesen. Darüber hinaus wurde durch Anzeigen am 13. August 2014 in den Berliner Tageszeitungen "Berliner Zeitung", "Der Tagesspiegel" und "Berliner Morgenpost" und über die Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt auf die öffentliche Auslegung hingewiesen.

Ausgelegt wurden:

- der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE vom 30. Juli 2014,
- die Begründung mit Umweltbericht zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE (Stand Juli 2014),
- das Schallschutzgutachten der Fa. ALB (Akustik Labor Berlin) vom Mai/ Juli 2014,
- die verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung der Fa. VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH vom November 2011,
- eine Altlastenuntersuchung (Orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung von Teilflächen) der Firma BoSS Consult vom Dezember 2011,

- die Biotoptypen- und Baumkartierung der Gruppe F Landschaftsarchitekten vom 15.06.2009,
- das faunistische Gutachten (Fledermäuse) des Dipl.-Biol. Teige vom 23.11.2009,
- das Gutachten zur Avifauna des Dipl.-Biol. Meffert vom 30.06.2010,
- eine Untersuchung des Vorkommens der Zauneidechse *Lacerta agilis* des Dipl.-Ing. Scharon vom Oktober 2009,
- eine Untersuchung der Stechimmenfauna des Büro für tierökologische Studien vom November 2009,
- die faunistische Untersuchung der Laufkäfer des Dr. Kielhorn vom Juli 2010.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden vier schriftliche Stellungnahmen eingereicht, die nach Abwägung aller Belange wie folgt in die Abwägung eingestellt werden:

Bürger 1 kritisiert den vorgesehenen Ausbaustandard der Heidestraße (z.B. Verzicht auf gesonderte Rechtabbiegespuren) und die gleichzeitige Funktion als Gebieterschließung und Durchgangsstraße sowie – indirekt - die Trassenführung; er befürchtet Probleme bei der Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens – u. a. auch durch Parksuchverkehr. Weiterhin wird die geringe Anzahl an Kunden- und Besucherstellplätzen in den Planstraßen als gravierender Planungsfehler angesehen und der fehlende Stellplatznachweis kritisiert.

Abwägung:

Der Ausbau der Heidestraße und die Trassenführung der Bundesstraße B 96 sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die Trassenführung 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.

Der Ausbaustandard der Heidestraße wurde auf der Grundlage einer verkehrlichen Untersuchung (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, 2011) zum Bebauungsplanverfahren 1-63 unter Berücksichtigung der angrenzend geplanten Bebauung festgelegt. Auch die Anschlüsse der Quartiersstraßen wurden dabei gewürdigt. Das Gutachten weist nach, dass die künftigen Verkehrsströme auf der ausgebauten Heidestraße ohne Verminderung der Verkehrsqualität abgewickelt werden können.

Die Aufteilung der Straßenverkehrsfläche und somit auch die Anzahl der Kunden- und Besucherstellplätze sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen. Ein Stellplatznachweis ist im Land Berlin nur für Fahrräder erforderlich. Die Errichtung der notwendigen Anzahl an Fahrradstellplätzen wird über die Projektpläne (als Anlage zum Durchführungsvertrag) rechtlich abgesichert.

Die Einschätzung einer fehlerhaften Planung bezüglich des ruhenden Verkehrs wird nicht geteilt. Im Plangebiet ist die Errichtung von Tiefgaragen mit insgesamt rund 270 Pkw-Stellplätzen (0,53 Stellplätze je Wohneinheit) vorgesehen. Die geplanten Ladengeschäfte werden keinen relevanten zusätzlichen Stellplatzbedarf erzeugen, da sie in erster Linie der Nahversorgung der künftigen Bewohner dienen sollen. Unter Berücksichtigung der guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr wird somit eine ausreichende Stellplatzversorgung gewährleistet, zumal der motorisierte Individualverkehr in der Berliner Innenstadt aufgrund zahlreicher verkehrspolitischer Maßnahmen seit Jahren rückläufig und der Pkw-Besatz der dortigen Bewohner ebenfalls deutlich geringer als in den Außenbezirken ist. Die Entlastung der innerstädtischen Stadträume vom Pkw-Verkehr als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt, ist darüber hinaus

erklärtes stadtentwicklungspolitisches Ziel und wird im Rahmen des 2011 vom Senat beschlossenen Stadtentwicklungsplans Verkehr in der Teilstrategie Innere Stadt verfolgt.

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. kritisiert den Umfang und Detaillierungsgrad der vorliegenden Untersuchungen zum Vorkommen von Zauneidechsen, Fledermäusen und Stechimmen und sieht die Belange des Artenschutzes (Beachtung der artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44 ff. BNatSchG) bei der Planung als nicht ausreichend berücksichtigt an. Vor allem die Beräumung des Geländes im Jahr 2013 und die damit einhergehende Vernichtung des Lebensraumes diverser auch besonders geschützter Arten, ohne die Durchführung von Ersatzmaßnahmen, trifft auf Unverständnis.

Abwägung:

Der Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchung zum Vorkommen von Zauneidechsen, Fledermäusen und Stechimmen wurde für den gesamten Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße im Rahmen des Scopings mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Die Ergebnisse der Gutachten werden auch von den Fachbehörden als ausreichend erachtet, um den Belang „Tiere“ und die möglichen Erfordernisse des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG bei der Aufstellung des Bebauungsplans hinreichend berücksichtigen zu können.

Für die Flächen östlich der Heidestraße hat die zuständige Senatsverwaltung bereits im Jahr 2012 mitgeteilt, dass dem Vollzug des Bebauungsplans 1-62b (zu dem zu diesem Zeitpunkt auch die Flächen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE gehörten) keine artenschutzrechtlichen Hinderungsgründe entgegenstehen.

Die bebauungsplanbedingten Eingriffe in die Schutzgüter Flora und Fauna waren bereits vor der Aufstellung des Plans zulässig und sind deshalb nicht ausgleichspflichtig. Für die privaten Flächen besteht seit ihrer Entlassung als planfestgestellte Bahnflächen Baurecht gemäß § 34 BauGB. Für Vorhaben auf solchen Flächen ist § 44 Abs. 5 BNatSchG anzuwenden. Eine Beräumung der Flächen als bauvorbereitende Maßnahme war und ist insofern artenschutzrechtlich zulässig, soweit keine nach EU-Recht geschützten Arten betroffen sind. Dies ist hier nach den vorliegenden Kartierungsergebnissen nicht der Fall.

Vor Abriss wurden die Bestandsgebäude zudem erneut auf das Vorkommen geschützter Arten und geeigneter Wohnquartiere und Nistplätze untersucht. Es wurden weder Nester europäischer Vogelarten noch Fledermausquartiere gefunden. Bei einer Baugenehmigung auf der Grundlage von § 34 Abs. 1 BauGB für eine gewerbliche Bebauung wäre durch Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten ein Versiegelungsgrad von 90% erreichbar, Kompensationsmaßnahmen können im Plangebiet nur für die Fällung eines gesetzlich geschützten Baums eingefordert werden. Neben dem Total-Verlust der vormals vorhandenen Flora und Fauna wäre somit bei Nicht-Durchführung der vorliegenden Planung (vorhabenbezogener Bebauungsplan 1-92 VE) eine höhere, nahezu vollständige Versiegelung ggf. ohne jegliche Vegetation mit entsprechend geringen Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen zu erwarten.

Weiterhin kritisiert die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. die mangelnde Berücksichtigung der Ziele des Landschaftsprogramms sowie den zugelassenen (hohen) Versiegelungsgrad und die damit einhergehende mangelnde Wohnqualität.

Abwägung:

Die Ziele des Landschaftsprogramms wurden in die Abwägung einbezogen. Insbesondere wurden sie gegenüber den Zielen des Masterplans Heidestraße als einer von der Gemeinde beschlosse-

nen 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.

Die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen der Nutzungsmaße werden ausführlich in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan dargelegt und der Nachweis geführt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Die Projektplanung zeigt darüber hinaus, dass die privaten Grundstücksfreiflächen ausreichend dimensioniert sind, um die Anforderungen an qualitativ gestaltetete Aufenthalts- und Spielbereiche zu erfüllen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen darüber hinaus auch im Hinblick auf die kritisierte Lärmbelastung und Luftgüte trotz der schwierigen Rahmenbedingungen (Lage an einer Hauptverkehrsstraße) ein ausreichendes Maß an Wohnqualität.

Außerdem bemängelt die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. die aus ihrer Sicht unzureichenden Grünfestsetzungen und fordert eine ergänzende Festsetzung von Fassadenbegrünungen mit selbstklimmenden oder -rankenden Pflanzen sowie Regelungen, die eine "naturnahe, arten- und strukturreiche" Gestaltung der Grünflächen (z.B. durch eine vorgegebene Pflanzliste und Wiesenmischung) sicherstellen.

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 der Fauna) bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren und deshalb nicht ausgleichspflichtig sind. 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.

Auflagen zur Gestaltung von arten- und strukturreichen Grünflächen durch entsprechende Pflanzlisten und Vorgaben zur Wiesenmischung wurden aus den vorgenannten Gründen ebenfalls nicht getroffen. Bei der Gestaltung der privaten Grundstücksfreiflächen sind neben den Naturschutzbelangen ebenfalls nutzungsbedingte Anforderungen zu berücksichtigen. So ist z.B. die Spiel- und Aufenthaltsqualität von Rasenflächen höher als die einer naturnahen Wiese. Durch die Festsetzungen zur Dachbegrünung, zu Baumpflanzungen und zur Begrünung der Baugrundstücke sowie zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen wird jedoch die Entstehung neuer Lebensräume für diverse zumindest ubiquitäre Arten unterstützt.

Bürger 3 kritisiert den provinziellen, einer Weltstadt nicht angemessenen, Charakter der Bebauung.

Abwägung:

Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Das Maß der baulichen Nutzung, die grundsätzliche Baustruktur sowie die Gebäudehöhen waren insoweit vorgegeben. Die architektonische und hochbauliche Ausgestaltung der Gebäude wurde im Rahmen eines mehrstufigen Wettbewerbs entwickelt.

Bürger 4 gibt in seiner Funktion als Präventionsbeauftragter des zuständigen Polizeiabschnittes Hinweise zur Gestaltung des öffentlichen Raums (z.B. ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit) im Sinne der Kriminalprävention.

Abwägung:

Die Anregungen zur Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten im Sinne der Kriminalprävention bei der Gestaltung des öffentlichen Raums werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen und an den Bauträger weitergegeben.

Die gemäß § 1 Abs. 7 BauGB vorgenommene Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander hat zu keiner Änderung der Bebauungsplanfestsetzungen geführt. Die bisherige Planungskonzeption wird beibehalten.

V.6 Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde auf der Grundlage des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE vom 30. Juli 2014 und der zugehörigen Begründung durchgeführt. Ausgewählte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 11. August 2014 von der Planung unterrichtet und mit einer Frist von einem Monat nach Zugang zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung einschließlich Umweltbericht beigelegt, im Einzelfall auch der Entwurf des Durchführungsvertrags. Zudem wurden die Träger auf die Bereitstellung der Gutachten und Projektpläne im Internet während der öffentlichen Auslegung hingewiesen, die nahezu zeitgleich stattfand.

In das Beteiligungsverfahren wurden insgesamt 29 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange einbezogen. Die abgegebenen Stellungnahmen werden nach Abwägung aller Belange wie folgt in die Abwägung eingestellt:

Landesplanung

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte mit, dass der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst ist. Sie wies darauf hin, dass der Grundsatz der Raumordnung (§ 6 LEPro 2007) in Bezug auf die Lage am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal angemessen zu berücksichtigen sei. In der Begründung solle auf die in § 6 LEPro 2007 verankerte Sicherung und Entwicklung siedlungsbezogener Freiräume für die Erholung sowie zum Erhalt oder zur Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gewässerrändern eingegangen werden.

Abwägung:

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE grenzt nicht unmittelbar an den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal. Dem Grundsatz der Raumordnung aus § 6 Abs. 3 LEPro 2007 zur Sicherung und Entwicklung siedlungsbezogener Freiräume für die Erholung sowie zum Erhalt oder zur Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gewässerrändern wird dementsprechend im angrenzenden Bebauungsplan 1-62b Rechnung getragen, der die unmittelbar am Kanal gelegenen Flächen umfasst. Vorgesehen ist die planungsrechtliche Sicherung eines durchgängigen Uferwegs, der als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung die öffentliche Zugänglichkeit sichert. Die Abtretung der benötigten Flächen an die öffentliche Hand ist mit den Grundstückseigentümern vertraglich geregelt, zur Herstellung des Uferwegs liegen bereits konkrete Planungen vor und die Finanzierung (größtenteils über Fördergelder) ist ge-

sichert. In der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE werden entsprechende Aussagen im Abschnitt I.3.1 („Ziele und Grundsätze der Raumordnung“) ergänzt.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die für die Flächennutzungs- und Stadtentwicklungsplanung zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (IA/IB) teilte mit, dass die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan gegeben sei, wenn das Entwicklungsziel eines gemischt genutzten Quartiers auf der im Flächennutzungsplan dargestellten Gesamtbaufäche M2 gewahrt bleibt.

Abwägung:

Die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers auf der im Flächennutzungsplan dargestellten Gesamtbaufäche M2 wird durch die Festsetzungen des angrenzenden Bebauungsplans 1-62b gewährleistet. Entlang der Heidestraße ist nördlich und südlich des Plangebietes 1-92 VE die Festsetzung von Mischgebieten gemäß § 6 BauNVO geplant.

Verkehrliche Belange

Die für die verkehrlichen Belange zuständigen Stellen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Abt. VIIB, Verkehrlenkung Berlin) gaben redaktionelle Hinweise zu Einzelaussagen der Begründung und wiesen auf die notwendige Berücksichtigung des Ausbaus der Heidestraße gem. Bebauungsplan 1-63 bei der Abgrenzung des Bebauungsplangebietes hin.

Abwägung:

Die Begründung wurde den Hinweisen entsprechend redaktionell angepasst. Eine Abstimmung der Plangebietsgrenze auf den Bebauungsplan 1-63 ist bereits erfolgt: ausweislich der Planzeichnung (einschließlich Planunterlage) und der Begründung entspricht die westliche Geltungsbereichsgrenze des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE der mit Beschluss vom 13. März 2013 im Bebauungsplan 1-63 festgesetzten Straßenbegrenzungslinie der künftigen Heidestraße.

Belange der Flugsicherung

Die oberste Luftfahrtbehörde (SenStadtUm VII E) wies darauf hin, dass eine Unbedenklichkeit der Bauvorhaben im Hinblick auf Störwirkungen auf die Radaranlage Berlin-Tegel zu prüfen sei.

Abwägung:

Die Prüfung wurde von der Vorhabenträgerin veranlasst. Im Ergebnis der Prüfung teilte die Oberste Luftfahrtbehörde mit Schreiben vom 20. Oktober 2014 mit, dass aus luft-/hindernis-rechtlichen Gründen keine Einwände gegen die Bauvorhaben bestehen.

Lärmbelastung

Von der Abt. IX C der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurde die Errichtung einer Wohnbebauung zumindest im Nahbereich der Heidestraße wegen der hohen verkehrsverursachten Immissionsbelastungen kritisch gesehen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Planung nicht den im Masterplan Heidestraße festgelegten Leitlinien entspricht (u.a. „Die Ziele der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet“) und eine Konfliktbewältigung durch nach gelagerte Fachplanungen – hier Lärmaktionsplanung nach § 47d BIm-SchG – nicht erreicht werden kann. Die prognostizierten hohen Lärmbelastungen würden eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen und allein der geplante bauliche Schallschutz sei nicht geeignet, um die absehbaren Konflikte einer hohen Lärmbelastung mit den vorgesehenen anspruchsvollen Nutzungen zu lösen. Es wur-

de daher empfohlen, entsprechende Alternativen hinsichtlich Bebauungs- und Nutzungsstruktur sowie den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Abwägung:

Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Verkehrslärm werden mit den im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten im Sinne des Masterplans Heidestraße und der Lärmaktionsplanung des Landes Berlin minimiert. Vorrangiges Ziel der planerischen Lösung ist es, für die Wohngebäude entlang der Heidestraße eine zumutbare Wohn- und Schlafruhe in allen Aufenthaltsräumen zu gewährleisten und möglichst 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 die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen und die Errichtung einer höheren abschirmenden Bebauung gegenüber 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.

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 im Nahbereich der Heidestraße gewährleistet werden. Die angeregte Prüfung von Alternativen hinsichtlich der Bebauungs- und Nutzungsstruktur wird insofern nicht als erforderlich angesehen.

Auch das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte äußerte Bedenken hinsichtlich der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Straße und Grün), die durch den Verkehrslärm erheblich beeinträchtigt würde.

Abwägung:

Die Lärmbelastung im öffentlichen Raum betrifft im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE ausschließlich die künftige Planstraße im Nahbereich der Heidestraße. Bei der Beurteilung dieser Lärmimmissionen ist zu berücksichtigen, dass die Planstraße vorrangig Erschließungsfunktionen übernimmt, während für den Aufenthalt im Freien die nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen in den Blockinnenbereichen und die Platz- und Grünflächen (z.B. der Uferweg, der Stadtplatz und die öffentliche Parkanlage am Nordhafen) im Bebauungsplan 1-62b vorgesehen sind. Diese befinden sich teilweise auch abseits der Heidestraße und weisen nur eine geringe Lärmbelastung auf; für die Parkanlage wird die Errichtung von Lärmschutzbauwerken planungsrechtlich gesichert.

Von der Abt. IX C der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden ferner die Berechnungsgrundlagen (überwiegende Anwendung des Schienenbonus, Verweis auf Entwicklungen bei der Fahrzeugtechnik) infrage gestellt.

Abwägung:

Zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung und Behördenbeteiligung ging der Plangeber noch davon aus, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan vor dem Stichtag 1. Januar 2015 durch das Abgeordnetenhaus von Berlin beschlossen wird; insofern war die Ermittlung des Schienenver-

kehrslärms unter Anwendung des Schienenbonus gerechtfertigt. Aufgrund von absehbaren Verzögerungen im Vorfeld der Beschlussfassung, wurde im November 2014 durch den Schallschutzgutachter eine ergänzende Berechnung ohne den Schienenbonus durchgeführt. Im untersuchten endgültigen Ausbauzustand der Europacity werden für die rückwärtigen und zu den Blockinnenbereichen ausgerichteten, bisher nur gering belasteten Fassaden im Prognosejahr 2025 meist um 1 bis 2 dB(A) höhere Beurteilungspegel prognostiziert, im Nahbereich der Heidestraße ändert sich die Lärmbelastung nicht. Eine Anpassung der bestehenden Festsetzungssystematik des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE oder einzelner Festsetzungen ist auf Grundlage der Neuberechnungen nicht erforderlich.

Mögliche Lärminderungen durch die zukünftigen Entwicklungen hinsichtlich der Fahrzeugtechnik werden im Schallschutzgutachten zwar benannt, bleiben bei den Lärmprognosen und den Bebauungsplanfestsetzungen aber unberücksichtigt. Insofern wird diesbezüglich kein Änderungsbedarf gesehen.

Von der Abt. IX C der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurde kritisiert, dass in der schalltechnischen Untersuchung und auch im Begründungsentwurf die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts zur Bewertung der Lärmsituation herangezogen würden. Die Lärmwirkungsforschung hätte als gesundheitsrelevante Schwellenwerte 65/55 dB(A) tags/nachts ermittelt und auch mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2008 würden diese Werte als Zielwerte festgesetzt. In einem Planverfahren sollten daher jedenfalls diese Werte zur Bewertung herangezogen werden. Gutachten und Begründungsentwurf seien entsprechend zu überarbeiten. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass Überschreitungen der Werte von 70/60 dB(A) tags/nachts von Gerichten als Schwelle eines enteignungsgleichen Eingriffs definiert würden.

Abwägung:

Zur Bewertung der Lärmsituation im Bebauungsplangebiet 1-92 VE werden vorrangig die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) herangezogen, weil diese die Schwelle markieren, bis zu der Schutzmaßnahmen im Bebauungsplan in jedem Fall entbehrlich sind. Im Rahmen der Abwägung werden zusätzlich die schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts als Maßstab für die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse berücksichtigt. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung sind für die Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ohne Belang, sie werden nur zur besseren Einschätzung der Höhe der Lärmbelastung benannt.

Im Sinne der Stellungnahme wurden in der Begründung redaktionell die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von 65/55 dB(A) ergänzt und dargelegt, an welchen Fassaden(abschnitten) sie überschritten werden; die Bewertung der Lärmsituation änderte sich dadurch nicht. Eine Anpassung des Schallschutzgutachtens war ebenfalls nicht erforderlich.

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE sind keine Bestandsnutzungen vorhanden, so dass keine enteignungsgleiche Schwelle der Lärmbelastung überschritten wird. Für die neu geplanten Randbebauungen können durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sowie Festsetzungen zur Grundrissanordnung und zusätzlichen Schutzmaßnahmen für Außenwohnbereiche und Aufenthaltsräumen entlang der Heidestraße trotz der Belastung durch Straßenverkehrslärm die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Die Planung entspricht dem vom Vorhabenträger und Grundstückseigentümer vorgelegten Vorhaben- und Erschließungsplan. Damit ist für diese Grundstücke, auf denen gegenwärtig nur gewerbliche Nutzungen zulässig sind, nicht von einem enteignungsgleichen Eingriff auszugehen.

Von der Abt. IX C der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden weiterhin die Ausnahmen von der schallschutzorientierten Grundrissausrichtung für kleinere Eckwohnungen kritisiert und ein Verzicht der Ausnahmeregelungen angeregt.

Abwägung:

Die schallschutzorientierte Grundrissausrichtung (d.h. die Errichtung von „durchgesteckten“ Wohnungen) soll vor allem gewährleisten, dass Räume, die dem Schlafen dienen, über Möglichkeiten für eine ausreichende (und zumindest nachts vom Handeln der Bewohner unabhängige) Frischluftzufuhr verfügen, ohne dass sich dadurch die Schalldämmung derart verschlechtert, dass die dem Lärmpegelbereich und der Raumart entsprechende Anforderung nicht mehr eingehalten wird. Durch die Anordnung von Aufenthaltsräumen auf der lärmabgewandten Gebäudeseite wird das Schlafen auch bei teilgeöffnetem Fenster (Kippstellung) grundsätzlich ermöglicht. Baulich bedingt verfügen zumindest kleinere Wohnungen in den Eckbereichen von Gebäuden nicht über die notwendigen lärmabgewandten Außenwände, so dass Regelungen zur schallschutzorientierten Grundrissausrichtung in diesen Bereichen nicht umsetzbar sind.

Um für Eckwohnungen dennoch ein Schlafen bei gekipptem Fenster zu ermöglichen, wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans 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 auszustatten- den 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 ermöglicht wird. In den übrigen Aufenthaltsräumen wird die ggf. nötige Schlafruhe über den Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen sichergestellt. Die Kritik an den getroffenen Sonderregelungen für Eckwohnungen kann insofern nur zum Teil nachvollzogen werden. Der angeregte Verzicht auf die Sonderregelungen wäre nur bei Realisierung ungewöhnlich großer Wohnungen möglich; von ihm wird in Abwägung mit wohnungspolitischen und privatwirtschaftlichen Belangen abgesehen.

Vom Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Mitte wurde angeregt, in der Begründung zu ergänzen, warum Gewerbe als schalltechnisch nicht relevant eingeschätzt und daher nicht in die schalltechnische Untersuchung einbezogen wurde.

Abwägung:

Nach Aufgabe der gewerblichen Zwischennutzung in den ehemals bahnzugehörigen Baulichkeiten sind im Plangebiet selbst und in seiner unmittelbaren Umgebung keine gewerblichen Nutzungen vorhanden. Von den bestehenden gewerblichen Nutzungen auf dem westlich der Hauptverkehrsstraße gelegenen Grundstück Heidestraße 46-52, die im Übrigen durch den Straßenverkehrslärm überlagert werden, gehen ebenfalls keine Lärmimmissionen in relevanter Größenordnung für das Plangebiet aus und der künftige Störgrad wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62a auf Mischgebietsniveau begrenzt. Die Begründung wurde um entsprechende Aussagen ergänzt.

Das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Mitte regte eine Abwägung im Hinblick auf Lärmbelastungen durch Tiefgaragen an, weil auch schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm aus nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen zu betrachten seien. Zur Bewertung der zu erwartenden Schallimmissionen sei die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) heranzuziehen.

Abwägung:

Die aus dem Betrieb der Tiefgaragen zu erwartenden Schallimmissionen erreichen keine relevante Größenordnung und werden durch den Straßenverkehrslärm überlagert. Auch ohne entsprechende Bewertung der zu erwartenden Schallimmissionen im Schallschutzgutachten kann eine erhebliche Störung im Sinne einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm ausgeschlossen werden. Von einer Verträglichkeit der geplanten Tiefgaragen mit der Wohnnutzung kann auch insofern ausgegangen werden, als Stellplätze und Garagen gemäß § 12 BauNVO für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf in allgemeinen Wohngebieten zulässig sind. Mögliche Lärmbelastungen durch Tiefgaragenzufahrten werden darüber hinaus auch durch die vorliegende über den Durchführungsvertrag gesicherte Projektplanung vermieden: Im Erdgeschoss sind unmittelbar an die geplanten Tiefgaragenzufahrten angrenzend keine Wohnungen, sondern ausschließlich Zugangsbereiche und Nebenräume (z.B. für Müll und Fahrräder) der Wohngebäude untergebracht.

Belastung durch Luftschadstoffe

Von der Abt. IX C der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurde darauf hingewiesen, dass die verkehrsverursachte Luftschadstoffbelastung entlang der Heidestraße zum Zeitpunkt der Planungsumsetzung (voraussichtlich bis 2020) über den zulässigen Schadstoffgrenzwerten liegen wird. Deshalb sollten Regelungen bezüglich eines vorhabenbezogenen Monitorings getroffen werden.

Abwägung:

Die Einschätzung, dass die Belastung in den straßennahen Bereichen im Plangebiet bis zum Jahr 2020 über den zulässigen Schadstoffgrenzwerten liegen wird, wird nicht geteilt. Im Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung werden für den relevanten Abschnitt der Heidestraße (östlicher Gehwegbereich vor der geplanten Bebauung) im Ist-Zustand (2009) keine Grenzwertüberschreitungen ermittelt. Bis zum Jahr 2020 könnten sie sich nach Aussage der Gutachter lediglich ergeben (Partikel (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂)), sofern in diesem Zeitraum bereits eine weitgehend vollständige Realisierung der beiderseits der Heidestraße geplanten Bebauung (Bebauungspläne 1-62a und 1-62b) erfolgt. Ursache dafür ist die dann entstehende „Korridorwirkung“, bei gleichzeitig erst teilweiser Wirksamkeit der technischen Aufwertung des Fahrzeugparks.

Eine kurzfristige Realisierung der gesamten Europacity ist angesichts des jetzigen Planungsfortschritts und der beabsichtigten schrittweisen Planungsumsetzung durch verschiedene Vorhabenträger äußerst unwahrscheinlich, sollte sie dennoch erfolgen, wird eine Überwachung der örtlichen Belastung mit Luftschadstoffen durch die zuständige Senatsverwaltung angestrebt, um bei drohenden Grenzwertüberschreitungen geeignete Maßnahmen treffen zu können.

Auf ein speziell vorhabenbezogenes Monitoring zum 1-92 VE kann aber verzichtet werden, da sich die Grenzwertüberschreitungen vermutlich auf den unmittelbaren Gehwegbereich der Heidestraße beschränken würden. Die im Rahmen des VCDB-Gutachtens ermittelte Luftschadstoffbelastung bildet generell die Situation im Gehwegbereich der Heidestraße ab (Immissionspunkte in 1-2 m Höhe und in einem Abstand von 4 – 6 m zur Bebauung). Da sich mit zunehmender Höhe und Entfernung vom Straßenrand die Immissions-Konzentration rasch verringert, kann auch bei einer etwaigen Grenzwertüberschreitung am Prüfpunkt eine deutlich geringere Schadstoffbelastung für die Wohnungen in den Obergeschossen der angrenzend geplanten Bebauung angenommen werden.

Geltungsbereich/Herauslösung eines Teilbebauungsplans

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte kritisierte den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-92 VE bzw. seine Heraustrennung aus dem Geltungsbereich des B-Planes 1-62b. Weil der Geltungsbereich 1-92 VE nach Einschätzung des SGA nicht alle für die Erschließung notwendigen Verkehrsflächen umfasst ("Döberitzer Grünzug" zur Erschließung der südlichen Gebäudezeile, Uferpromenade für die Feuerweherschließung), würde sich eine inhaltliche und zeitliche Abhängigkeit der Bauvorhaben zum Bebauungsplanverfahren 1-62b ergeben und die Erschließung wäre für mehrere Gebäudeteile nicht gesichert.

Abwägung:

Die Einschätzung, dass dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE notwendige Erschließungsflächen fehlen, wird nicht geteilt. Zur fußläufigen Erschließung der südlichen Gebäudezeile am „Döberitzer Grünzug“ steht innerhalb des Geltungsbereichs des 1-92 VE eine insgesamt 5 m tiefe Vorgartenzone zur Verfügung. Ausweislich der Projektplanung (Grün- und Freiflächenplan) wird ein mindestens 2 m breiter Streifen davon durchgehend als befestigter Weg ausgebildet. Dies erscheint für die (temporäre) fußläufige Erschließung der angrenzenden Gebäude ausreichend, zumal die Erschließung durch den Pkw-Verkehr auch langfristig ausschließlich von Norden über die Planstraße erfolgt. Die erforderlichen Feuerwehrrflächen (Zufahrten und Aufstellflächen) im Bereich künftig öffentlicher Verkehrsflächen werden bis zu deren Widmung durch die Eintragung entsprechender Baulasten gesichert. CA Immo als Grundstückseigentümerin der betroffenen Grundstücke hat eine entsprechende Verpflichtungserklärung zur Eintragung der Baulasten an SenStadtUm übergeben. Die Festsetzung des Bebauungsplans 1-62b stellt insofern keine Voraussetzung für die Realisierung der Bauvorhaben im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE dar und eine Erweiterung des Geltungsbereichs 1-92 VE ist ebenfalls nicht notwendig.

Auch die Industrie- und Handelskammer Berlin kritisierte die Herauslösung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE im Hinblick auf die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers und hinterfragte die Gewährleistung der Gebietsversorgung im Plangebiet 1-92 VE.

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. Die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers beiderseits der Heidestraße wird durch die Festsetzungen der angrenzenden Bebauungspläne 1-62a und 1-62b gewährleistet. Entlang der Heidestraße ist die Festsetzung von Mischgebieten gemäß § 6 BauNVO geplant, zusätzlich sichert ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ nordwestlich des Plangebietes 1-92 VE (Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a) die Gebietsversorgung. Weitere Versorgungsfunktionen übernimmt der Hauptbahnhof, der bis zur Fertigstellung des benannten Nahversorgungszentrums auch die Grundversorgung der zuziehenden Bewohner im Plangebiet 1-92 VE absichern kann.

Uferpromenade/ Feuerweherschließung

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte äußerte Bedenken gegen die Festsetzung von Flächen des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) als öffentliche Straßenverkehrsfläche „Uferweg“. Es liege bisher keine Erlaubnis vom Wasser- und Schifffahrtsamt für die Widmung der (planfestgestellten) WSA-Flächen im Uferbereich als öffentliche Straßenverkehrsfläche.

che vor. Solange könne das SGA der Festsetzung des Uferweges als öffentliche Straßenverkehrsfläche nicht zustimmen, da die Widmungsvoraussetzungen nicht vorliegen. Das könne erhebliche Auswirkungen auf die Bebaubarkeit der Flächen des 1-92 VE haben.

Abwägung:

Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Uferweg“ erfolgt im Bebauungsplan 1-62b, die sich darauf beziehenden Äußerungen der Stellungnahme sind insofern nur bedingt Gegenstand der vorliegenden Abwägung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche „Uferweg“ bezieht im Übrigen keine (planfestgestellten) WSA-Flächen mit ein, so dass keine Auswirkungen auf die Bebaubarkeit der Flächen des 1-92 VE zu erwarten sind. Da sich die Flächen des künftig öffentlichen Uferwegs derzeit in privatem Eigentum befinden, ist bis zur Widmung als öffentliche Verkehrsfläche außerdem nur eine Erlaubnis zur Nutzung durch die Grundstückseigentümerin erforderlich. CA Immo als Grundstückseigentümerin stimmt der Nutzung als Feuerwehrezufahrt und –aufstellfläche zu und hat eine Verpflichtungserklärung zur Eintragung entsprechender Baulasten an SenStadtUm übergeben.

Das SGA äußerte weiterhin Bedenken zur Breite der Uferpromenade. Weil die Vermaßung fehle, könne nicht eingeschätzt werden, ob der Zielsetzung des Masterplanes und des Freiraumkonzeptes zur Schaffung einer großzügigen Uferpromenade für Fußgänger und Radfahrer entsprochen wurde. Die Vermaßung der Uferpromenade sei im B-Plan 1-92 VE zu ergänzen. Dabei sollten die WSA-Flächen wegen der fehlenden Widmungserlaubnis nicht in den Uferweg einbezogen werden.

Abwägung:

Die Breite des Uferwegs wurde gegenüber dem Stand der 1. öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan 1-62b im Jahr 2012 durch die Herauslösung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE nicht verändert. Sie beträgt im vorliegend relevanten Abschnitt fast durchgängig 10 m; an der Engstelle zum Döberitzer Grünzug wird diese Breite durch gestalterische und nutzungsstrukturelle Einbeziehung der privaten Vorgartenflächen erreicht. Diese ist über die Projektplanung vertraglich gesichert. Etwaige WSA-Flächen im Böschungsbereich kommen ergänzend hinzu. Eine Vermaßung des Uferwegs im vorliegenden Bebauungsplan wurde nicht ergänzt, da Maße außerhalb des Geltungsbereichs unüblich sind.

Das SGA wies darauf hin, dass die vorgesehene ausnahmsweise Nutzung der Uferpromenade als Feuerwehrezufahrt nur unter der Bedingung zugestimmt werden könne, dass

- die Standsicherheit der Uferbefestigung für diese höhere Achslast nachgewiesen wurde und
- das WSA keine Haftungseinschränkungen wegen der höheren Achslast geltend macht bzw.
- die Finanzierung einer ggf. erforderlichen Verstärkung / Erneuerung der Uferbefestigung gesichert ist.

Die Abt. X der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wies darauf hin, dass im Bereich der Spundwände keine Lasten unmittelbar auf die Uferwände einwirken dürften und dass Teile der Spundwände im Bereich Wohnen 2 nicht standsicher seien.

Abwägung:

Die vorliegende Statik und Prüfstatik im Rahmen der Projektplanung 1-92 VE weist nach, dass durch die Befahrung mit Feuerwehrfahrzeugen auf den dafür vorgesehenen Flächen keine (zusätzlichen) Lasten unmittelbar auf die Uferwände einwirken. Haftungseinschränkungen des WSA können deshalb nicht geltend gemacht werden.

Die Problematik nicht standsicherer Spundwände wurde im Rahmen der Projektplanung berücksichtigt und im betroffenen Abschnitt des Uferwegs keine Befahrung mit Feuerwehrfahrzeugen vorgesehen. Die hier geplanten, ausschließlich „durchgesteckten“ Wohnungen sind von der Planstraße 2.2 aus rettungstechnisch erreichbar.

Maßnahmen zur Gewährleistung der Standsicherheit, in Form einer ggf. erforderlichen Verstärkung / Erneuerung der Uferbefestigung, können dadurch ebenfalls nicht aus den Bauvorhaben im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE hergeleitet werden. Diese Maßnahmen sind vielmehr erforderlich, um eine durchgehende Befahrbarkeit auch von schweren Wartungsfahrzeugen (z.B. der BWB) zu gewährleisten und werden bei der Herstellung des Uferwegs berücksichtigt. Die Bedingungen zur Nutzung der Uferpromenade als Feuerwehrezufahrt sind damit aus Sicht des Plangebers gegeben.

Ergänzendes Gehrecht

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte kritisierte ein fehlendes Gehrecht durch die Baufläche „Wohnen 3“. Im vertiefenden städtebaulichen Wettbewerb im Juni 2012 sei als Rahmenbedingung für das Baukonzept die fußläufige Verbindung zwischen Kunst-Campus und zukünftigem Stadtplatz gesetzt worden. Diese wichtige quartiersinterne Verbindung durch die Baufläche "Wohnen 3" müsse mit Festsetzung eines öffentlichen Gehrechtes im B-Plan und entsprechende Regelungen im Durchführungsvertrag gesichert werden.

Abwägung:

Bei der quartiersinternen Durchwegung handelt es sich um eine zusätzliche Wegeverbindung, während die Hauptwegeführung über den nahegelegenen Uferweg erfolgt. Insofern wird eine auf den Tageszeitraum und den Fußgängerverkehr beschränkte Wegeverbindung als ausreichend erachtet und in Abwägung mit den Belangen der Wohnruhe und Sicherheit der künftigen Anwohner keine uneingeschränkte Begehrbarkeit zugunsten der Allgemeinheit über die Festsetzung eines öffentlichen Gehrechtes eingefordert. Damit wird z.B. die Möglichkeit offen gehalten, den Blockinnenbereich im Nachtzeitraum durch Tore zu verschließen. Die Herstellung einer öffentlichen Durchwegung ist erklärtes Ziel der Vorhabenträgerin und über die Projektplanung auch ausreichend gesichert.

Bodenbelastungen

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte sah eine fehlende Auseinandersetzung mit der Altlastenproblematik und bat darum, entsprechende Aussagen in der Begründung zu ergänzen. Es müsse sichergestellt sein, dass die Flächen, die in das Fachvermögen des SGA übernommen werden sollen, frei von Bodenbelastungen und Kampfmitteln sind. Ansonsten werde Widmung und Übernahme dieser Flächen abgelehnt. Die Regelungen im Durchführungsvertrag zur Altlastenproblematik seien unverständlich.

Die Bodenschutzbehörde (Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Mitte) listete in ihrer Stellungnahme die vorliegenden Altlastenuntersuchungen und Untersuchungsergebnisse auf und kam zu dem Ergebnis, dass die ermittelten Bodenbelastungen im untersuchten Bereich insgesamt gering sind. Im Bereich eines aktenkundigen Ölnfalls wurde im 1. Bodenmeter ein erhöhter MKW-Gehalt festgestellt, der jedoch nicht sanierungsbedürftig sei. Weitere kleinflächige Bodenbelastungen seien aufgrund des vorliegenden Untersuchungsumfanges im Geltungsbereich zwar nicht völlig auszuschließen, könnten jedoch ggf. im Rahmen der Baumaßnahme mit geringem Aufwand beseitigt werden. Aufgrund der bodenschutzrechtlichen Regelungen im städtebaulichen Vertrag sei ferner hinsichtlich der Oberflächennutzung generell sichergestellt, dass von den Bodenschichten nut-

zungsbezogen keine Gefahren ausgehen. Insgesamt bestanden aus der Sicht der Bodenschutzbehörde keine Bedenken gegen die Festsetzung des B-Plans.

Abwägung:

Die Einschätzung, dass aus Sicht der Bodenschutzbehörde keine Bedenken gegen die Festsetzung des Bebauungsplans bestehen, wurde zur Kenntnis genommen und entkräftet die Vorbehalte des SGA. Die Einschätzung einer fehlenden Auseinandersetzung mit der Altlastenproblematik wurde insofern nicht geteilt. Aussagen zu vorhandenen Altlasten werden in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel II.2.1.3 dargelegt. Gemäß Fachgutachten (BoSS Consult, Dezember 2011) liegen die in den anthropogenen Auffüllungen festgestellten geringfügigen Schadstoffkonzentrationen im Plangebiet 1-92 VE alle unterhalb des Prüfwertes der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden – Mensch. Außerdem wurden keine Böden festgestellt, die im Falle von Baumaßnahmen nicht wieder eingebaut werden können und deponiert werden müssen (Zuordnungs-kategorie > Z2 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall). Das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet ist nach Vorermittlungen nicht zu erwarten.

Die Bestimmungen im Durchführungsvertrag regeln im Sinne der Vorsorge die Vorgehensweise beim Auftreten bisher unentdeckter Bodenbelastungen (Ermittlung des Schadensumfangs und Durchführung von Bodensanierungsmaßnahmen bzw. anderweitigen Vorkehrungen) und fordern im Einzelfall zusätzliche Oberbodenuntersuchungen ein.

Versorgung mit öffentlichen Grün- und Spielflächen

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte wies darauf hin, dass die Fläche des bahneigenen Regenrückhaltebeckens südlich des Nordhafens dauerhaft der Erholungsnutzung entzogen sei und somit nicht in die Bilanz der Parkanlage zur Bedarfsdeckung mit Grün- und Freiflächen einbezogen werden könne. Auch die Einbeziehung des zentralen Stadtplatzes bei der Bedarfsdeckung mit Grün- und Spielflächen wurde hinterfragt. Da der Platz als Straßenverkehrsfläche festgesetzt werde, stünde er Spiel- und Erholungsflächen nicht zur Verfügung.

Abwägung:

Der Hinweis, dass die Fläche des Regenrückhaltebeckens nicht in die Bilanzierung zur Versorgung mit Grün- und Freiflächen einbezogen werden kann, wurde bereits berücksichtigt. Die Fläche ist in den im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans 1-62b erstellten Flächenbilanzen bei den wohnungsnahen Erholungsflächen nicht mit eingerechnet. Die Einschätzung, dass der zentrale Stadtplatz aufgrund seiner Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nicht als Spiel- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, wird nicht geteilt. Die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität einer Fläche für die Kurzzeiterholung wird unabhängig von ihrer Widmung maßgeblich durch die Gestaltung beeinflusst. Weil das vorliegende Freiraumkonzept eine Gestaltung als grüneprägter Platz vorsieht, bietet die Fläche Aufenthalts- und Naherholungsqualitäten, die denen einer Grünfläche ähnlich sind. Eine Festsetzung als Straßenverkehrsfläche ist darüber hinaus nicht beabsichtigt und in der Begründung zum Bebauungsplan 1-62b wird ebenfalls herausgestellt, dass die Zweckbestimmung als „Stadtplatz“ eine vorrangig aufenthaltsbezogene Gestaltung und Nutzung begründet.

Klima/Naturschutz

Das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Mitte bat um Überprüfung der Aussagen zum Klima in der Begründung. Mit Verweis auf die Darstellungen im Umweltatlas wurden ggf. eine Neubewertung der Bestandssituation und eine Anpassung der Planung angeregt.

Abwägung:

Die Darstellungen im Kapitel II.2.1.5 der Begründung wurden auf Grundlage der Analysedaten des Klimamodells Berlin und der Angaben zur bioklimatischen Belastung überarbeitet. Die sich daraus ergebende neue Bewertung der Bestandsituation führte aber hinsichtlich des Lokalklimas zu keiner veränderten Prognose des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, da auch zuvor schon ungünstige bioklimatische Verhältnisse prognostiziert wurden. Die Abwägung des Belangs mit den anderen Belangen der Planung blieb daher im Ergebnis unverändert. Eine Anpassung der Planung war nicht erforderlich.

Das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Mitte wies auf beabsichtigte naturschutzrechtliche Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b hin, die auch den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-92 VE betreffen. Es wurde um Ergänzung entsprechender Aussagen in der Begründung und ggf. Regelungen im Durchführungsvertrag gebeten.

Abwägung:

In § 6 des städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan 1-62b sind Maßnahmen nach Naturschutzrecht verankert. Die Grundstückseigentümerin verpflichtet sich darin, die Vorschriften zum allgemeinen und besonderen Artenschutz gemäß §§ 39, 40, 44 und 45 des BNatSchG zu beachten. Insbesondere werden Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten an Gebäuden im Hinblick auf Fledermäuse und den europäischen Vogelschutz benannt und auf die Regelungen der Baumschutzverordnung verwiesen. Die im städtebaulichen Vertrag verankerten Maßnahmen nach Naturschutzrecht wurden bei der bereits erfolgten Beräumung des Plangebietes und beim Gebäudeabriss beachtet. Vor Abriss wurden die Bestandsgebäude entsprechend der gesetzlichen Vorschriften auf das Vorkommen geschützter Arten und geeigneter Nistplätze untersucht. Es wurden weder geschützte Arten noch Fortpflanzungs- und Ruhestätten gefunden. Ein nach Baumschutzverordnung geschützter Baum wurde mit Genehmigung des Bezirksamtes gefällt und als Ersatzmaßnahme die Pflanzung von vier Straßenbäumen (*Ulmus Resista*) bestimmt. Weitere geschützte Bäume sind im Plangebiet nicht vorhanden, das Grundstück ist zurzeit eine Baustellenfläche ohne nennenswerte Vegetation und Fauna. Die im Durchführungsvertrag erwünschten Aussagen oder Regelungen würden somit ins Leere laufen. Sie verweisen ohnehin auf gesetzliche Regelungen, die auch ohne Vertrag gelten und werden deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Durchführungsvertrag/ Projektunterlagen

Vom Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte wurde bemängelt, dass der Vertragsentwurf ohne Anlagen vorgelegt wurde; daher könne nur eine Teilstellungnahme abgegeben werden.

Abwägung:

Die Anlagen zum Durchführungsvertrag lagen zum Zeitpunkt des Beteiligungsverfahrens erst teilweise vor. Sie sind für eine grundsätzliche Einschätzung zu den geplanten vertraglichen Regelungen aber auch unerheblich.

Das SGA widersprach den Regelungen in § 2 (4) des Durchführungsvertrages (Einverständnis zum Verbleib entspannter Anker, Verbaue sowie sonstiger Baubehelfe, wie z. B. Schlitzwände und der Verzicht auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren) mit dem Hinweis, dass das SGA nur lastenfreie Flächen übernehme.

Abwägung:

Der Hinweis, dass das SGA nur lastenfreie Flächen übernimmt, wurde zur Kenntnis genommen. Weil sich die künftig öffentlichen Flächen der Planstraße derzeit noch im Eigentum der CA Immo befinden, ist bis zur entsprechenden Widmung die Eintragung von Baulasten für Geh- und Fahrrechte, Abstandsflächen, Leitungsrechte, Fensterrechte, Unter- und Überbauten erforderlich. CA Immo wird eine Verpflichtungserklärung zur Eintragung der entsprechenden Baulasten unterzeichnen. Mit der Übertragung der Verkehrsflächen an die öffentliche Hand verlieren diese Baulasten ihre Funktion und können dann mit sofortiger Wirkung entfallen, so dass die geforderte Lastenfreiheit dadurch gegeben ist. Die kritisierten Regelungen im Durchführungsvertrag zum Verbleib von Verbauen und sonstigen Baubehelfen im künftig öffentlichen Straßenland wurden gestrichen.

Das SGA regte an, das Rücktrittsrecht gem. § 13 für den Fall, dass der B-Plan 1-92 VE 18 Monate nach Abschluss des Vertrages noch nicht als Rechtsverordnung in Kraft getreten ist, nicht einzuräumen. Im B-Plan-Verfahren bestünde noch erheblicher Klärungsbedarf und es stehe in unmittelbarem Zusammenhang mit dem B-Plan-Verfahren 1-62b, das noch mehrere Verfahrensschritte durchlaufen müsse.

Abwägung:

Der Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan 1-92 VE wurde erst unterzeichnet, nachdem alle vorhabenbezogenen Bebauungsplaninhalte geklärt und einvernehmlich abgestimmt waren. Bei der nachfolgenden Befassung durch den Senat und das Abgeordnetenhaus sind keine so großen zeitlichen Verzögerungen zu erwarten, dass eine Grundlage für ein Rücktrittsrecht gemäß § 13 des Durchführungsvertrags gegeben wäre, zumal eine schnelle Planungsumsetzung gemeinsames Ziel aller Planungsbeteiligten ist. Inhaltliche und zeitliche Abhängigkeiten zum Bebauungsplanverfahren 1-62b werden – wie bereits dargelegt – nicht gesehen.

Brandschutz

Die Hinweise der Berliner Feuerwehr zur ausreichenden Löschwasserversorgung und zur Erstellung des Brandschutznachweises wurden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Die Hinweise zur Berücksichtigung des Brandschutzes bei Baumpflanzungen sind mittelbar auch für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE relevant, weil der Außenanlagenplan als Teil der Projektplanung Anlage zum Durchführungsvertrag wurde. Die im Außenanlagenplan dargestellten Baumstandorte weisen quantitativ (Anzahl) und qualitativ (klein- und großkronig) die Anforderungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE an die Begrünung der Baugrundstücke nach; die genaue Verortung ist dabei unerheblich und die Standortdarstellung im Plan insofern nicht bindend. Sofern sich bei der Erstellung des Brandschutznachweises über die Verschiebung von Baumstandorten hinausgehende Änderungsnotwendigkeiten ergeben, ist dies in Absprache mit dem Plangeber ebenfalls möglich und steht nicht im Widerspruch zum Durchführungsvertrag. Dort ist vertraglich geregelt, dass einvernehmliche Änderungen der Projektplanung auch nach Vertragsabschluss möglich sind.

Die Bedenken gegen das Rückwärtsfahren von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr wurden durch eine Überarbeitung des Notfall- und Rettungskonzeptes berücksichtigt. Für das südliche Baufeld („Wohnen 3“) wird nunmehr eine Umfahrung über den Döberitzer Grünzug, den Uferweg am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und die Planstraße 2.3 vorgesehen; ein Rückwärtsfahren von Einsatzfahrzeugen wird dadurch in diesem Bereich entbehrlich. Im weiter nördlich ebenfalls am Kanalufer

gelegenen Baufeld „Wohnen 2“ ist eine Umfahrung aufgrund der fehlenden Standsicherheit von Teilen der dortigen Spundwände dagegen nicht möglich. Deshalb sind in diesem Gebäude überwiegend „durchgesteckte“ Wohnungen vorgesehen, die im Brand- und Notfall von der Planstraße 2.2 aus erreichbar sind. Lediglich einzelne Wohnungen im südlichen Gebäudeteil müssen durch Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr vom Uferweg aus angefahren werden können und erfordern dort beim Wenden auch ein Zurücksetzen dieser Fahrzeuge. Die Berliner Feuerwehr hat hierzu im Nachgang der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eine Zustimmung erteilt.

Sonstiges

Die von der Bundesnetzagentur mitgeteilten, für das Plangebiet relevanten Betreiber von Richtfunkanlagen, wurden durch Anschreiben auf die öffentliche Auslegung aufmerksam gemacht und erhielten damit Gelegenheit sich im Rahmen dieses Verfahrensschritts über die Planung zu informieren und Stellung zu nehmen. Von den Richtfunkbetreibern wurden keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.

Weitere Hinweise verschiedener Träger öffentlicher Belange, die sich nicht direkt auf die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE sondern auf das Baugenehmigungsverfahren bzw. die Bauausführung bezogen, wurden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Es handelte sich dabei um reinigungstechnische Hinweise der Berliner Stadtreinigungsbetriebe, Hinweise der Versorgungsunternehmen zum Leitungsbestand und zur Medienschließung des Vorhabengebiets (Gas, Strom, Wasser, Fernwärme, Telekommunikation), Hinweise im Zusammenhang mit notwendigen Grundwasserbenutzungen (SenStadtUm VIII) sowie Hinweise des Wohnungsamtes zur Ausübung des Belegungsrechtes für die geplanten „preisgedämpften“ Wohnungen.

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt worden und führten im Ergebnis zu keinen wesentlichen Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Ein Teil der vorgebrachten Anregungen und Hinweise wurde durch redaktionelle Anpassungen und Ergänzungen der Begründung berücksichtigt.

Auch aufgrund verwaltungsinterner Abstimmungen ergaben sich insgesamt folgende geringfügige Änderungen der Planzeichnung einschließlich textlicher Festsetzungen:

- die mit der textlichen Festsetzung Nr. 3 im Bauland „Wohnen 3“ ermöglichten zusätzlichen Überschreitungen der numerisch festgesetzten GRZ im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO werden räumlich und quantitativ ausgeweitet,
- die Nennung der Rechtsgrundlage in der Zeichenerklärung in Bezug auf die Umgrenzung von Flächen für Tiefgaragen wird gestrichen und
- ein klarstellender Hinweis zur Anwendung des Abstandsflächenrechts der Bauordnung zu den getroffenen Baukörperfestsetzungen wurde ergänzt.

Diese Änderungen berühren jedoch nicht die Grundzüge der Planung.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden nach Abschluss des Verfahrens über das Ergebnis der Behördenbeteiligung informiert.

V.7 Zustimmung Senat und Abgeordnetenhaus- Festsetzung

Der Senat hat den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans am 11. Mai 2015 beschlossen und ihn dem Berliner Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vorgelegt. Das Abgeordnetenhaus hat

dem Plan am 8. Oktober 2015 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

VI. 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)

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)

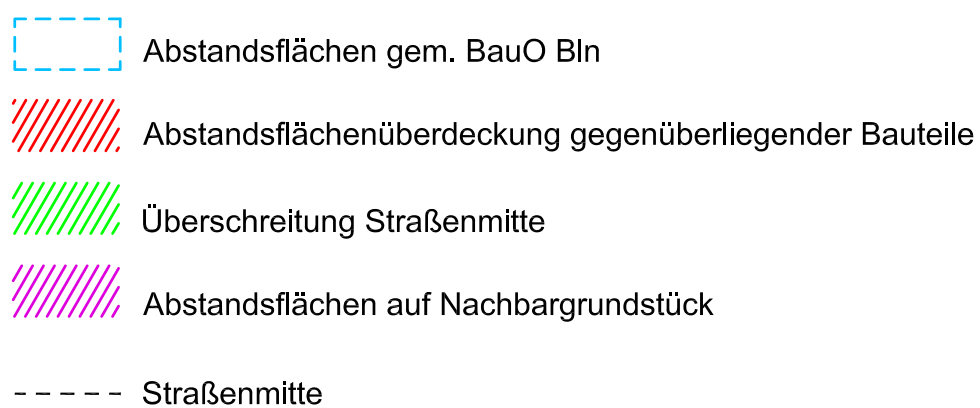
Planzeichenverordnung 1990 vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578) zuletzt geändert durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs vom 23. Juni 2015 (GVBl. S. 283)

Berlin, den 2. Dezember 2015

Andreas G e i s e l

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt



Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Abt. II Städtebau und Projekte



Zusammenfassende Erklärung

zum

vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE

für die Flurstücke 319, 320, 321 und 322 (Gemarkung Tiergarten, Flur 43)
östlich der Heidestraße, gegenüber der Grundstücke Heidestraße 45 und 46-52
im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

Dezember 2015

SenStadtUm

I. Ziel der Bebauungsaufstellung und Planungsinhalt

Das Plangebiet ist Teil eines rund 40 Hektar großen Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße. Das ehemalige Bahnareal unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs soll als künftige „Europacity“ zu einem neuen eigenständigen Stadtquartier mit attraktiven Wohnungen und Arbeitsstätten entwickelt werden. 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.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE sollen auf einer gut 2,3 ha großen Teilfläche östlich der Heidestraße die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Wohnbebauung mit gut 500 Wohnungen sowie mit einzelnen gewerblich und sozial genutzten Einheiten (Büros, Läden, Kindertagesstätte) im Sinne des Masterplans geschaffen werden. Da bereits ein detailliertes Baukonzept vorliegt und konkrete Bauabsichten bestehen, wurde der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE aus dem laufenden Bebauungsplanverfahren 1-62b, der die übrigen Flächen zwischen Heidestraße und Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal umfasst, ausgegliedert.

Im Plangebiet ist eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung mit überwiegend sechs, teilweise auch siebengeschossigen Wohngebäuden vorgesehen. Als Art der Nutzung wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan dementsprechend „Wohnen“ festgesetzt. Die beiden nördlichen Baublöcke werden durch die Ausbildung jeweils eines Sockelbaukörpers mit aufgesetzten Einzelgebäuden aufgelockert. Eine durchgängig geschlossene rund 25 m hohe Blockkante zur stark verkehrsbelasteten Heidestraße grenzt das Quartier auch gegen Lärm ab. Gemäß vorliegender Projektplanung sollen insgesamt rund 500 Miet- und Eigentumswohnungen unterschiedlicher Größe entstehen. Die dominierende Wohnnutzung wird durch eine in die Blockrandbebauung integrierte Kindertagesstätte im nordwestlichen Baufeld ergänzt und die Heidestraße soll durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe in den Erdgeschosszonen der Neubebauung belebt werden. Diese Nutzungsverteilung wird über den mit dem Vorhabenträger geschlossenen Durchführungsvertrag abgesichert.

Stellplätze sind ausschließlich in Tiefgaragen mit Zufahrt von der gebietsinternen Erschließungsstraße vorgesehen, die darüber hinaus weitere notwendige Erschließungsfunktionen der Neubebauung (Zuwegungen, technische Infrastruktur, Müllentsorgung usw.) und Verbindungsfunktionen für Fußgänger und Radfahrer zum geplanten Uferweg am Kanal übernimmt.

II. Berücksichtigung der Umweltbelange im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Die bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu berücksichtigenden Umweltbelange sind im Rahmen der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ermittelt worden und sind im Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE (siehe Kapitel II der Planbegründung) ausführlich dokumentiert. Dabei sind die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt schutzgutbezogen ermittelt, bewertet und der voraussichtlichen Entwicklung der Schutzgüter bei Nichtdurchführung der Planung gegenübergestellt worden. Grundlage der Umweltprüfung bildeten verschiedene Gutachten zur Fauna und Flora, zu Bodenverunreinigungen sowie zur Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung.

Die umweltbezogene Ausgangssituation wird zum einen durch den bis zur Beräumung vorhandenen Flächenzustand im Plangebiet sowie die derzeitige Standortsituation bestimmt: Das Plangebiet war als Teil der weitläufigen Eisenbahnbrache bis Mitte 2013 mit einem lang gestreckten niedrigen Gebäude (ehem. Güterschuppen) bebaut und wurde durch versiegelte Befahrflächen, Ruderalfluren und niedrigen Gehölzaufwuchs geprägt. Seit der im Vorgriff auf die Bebauung vorgenommenen vollständigen Beräumung der Flächen im Sommer 2013 präsentiert sich das Gelände als weitgehend vegetationslose Brach- bzw. Baustellenfläche ohne nennenswerte Lebensraumfunktionen für Flora und Fauna.

Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter und Eingriffsermittlung

Als bebauungsplanbedingte erhebliche Umweltauswirkungen sind Veränderungen der Schutzgüter Arten und Biotope, speziell Fauna, sowie Boden und Wasser ermittelt worden.

Bei der gebietsübergreifenden Untersuchung der Fauna vor der Beräumung einzelner Flächen wurden in fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) einige geschützte und Rote-Liste-Arten nachgewiesen, deren Vorkommen sich teilweise auch auf die Flächen im Plangebiet erstreckte. Insbesondere dem Bereich entlang des Schifffahrtskanals wurde eine hohe Bedeutung im Biotopverbund zuerkannt. Infolge der Beräumung ist von einer vollständigen Verdrängung der ansässigen Arten auszugehen. Verstöße gegen die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes liegen jedoch nicht vor.

Die Böden des Plangebiets waren vor der Beräumung zu gut 50% versiegelt. Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird sich der Versiegelungsgrad im Vergleich zum Zustand vor Beräumung des Geländes auf etwa 80 % erhöhen, die künftig unversiegelten Flächen werden voraussichtlich überwiegend als Ziergrün gestaltet.

Das Plangebiet ist nach seiner Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) planungsrechtlich dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen und kann intensiv gewerblich genutzt werden (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. Die bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter Arten und Biotope, speziell Fauna, sowie Boden und Wasser waren insofern bereits vor der planerischen Entscheidung planungsrechtlich weitgehend zulässig, ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich.

Planungsrechtlich bisher nicht zulässig ist das durch den Bebauungsplan 1-92 VE ermöglichte höhere Nutzungsmaß mit erheblich höheren Gebäuden. Die daraus resultierende Veränderung des Stadt- und Landschaftsbilds führt insgesamt zu einer Aufwertung des bisher und gegenwärtig wenig ansprechenden Erscheinungsbildes. Negative lokalklimatische Bedingungen infolge der Neubebauung werden durch Vorgaben zur Begrünung der Baugrundstücke und der Dachflächen verbessert.

Durch den Bebauungsplan und vertragliche Regelungen ist die Pflanzung von insgesamt 41 Laubbäumen (davon mindestens 11 großkronige Bäume) auf den Bauflächen und weiteren 30 Straßenbäumen abgesichert. Ergänzend werden Festsetzungen zur Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen und der Dachflächen getroffen. Die Begrünungsverpflichtung greift dabei auch für Flächen über Tiefgaragen und anderen unterirdischen Bauteilen und wird über eine eingeforderte mindestens 80 cm starke Erdüberdeckung ermöglicht. Um den Anteil begrünter Flächen auf den Baugrundstücken zu erhöhen, werden ergänzend oberirdische Stellplätze und Garagen ausgeschlossen. Mit den genannten Maßnahmen werden zusätzliche Belastungen für das Lokalklima

(Erhöhung der Verdunstungskapazität, steigende Luftfeuchtigkeit) minimiert. Gleichzeitig entstehen auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen, wodurch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt gemindert werden.

Die Belastungssituation von Böden und Grundwasser ist im Plangebiet 1-92 VE vergleichsweise gering. Gemäß Fachgutachten von 2011 liegen hier die in den anthropogenen Auffüllungen festgestellten geringfügigen Schadstoffkonzentrationen alle unterhalb des Prüfwertes der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden – Mensch. Außerdem wurden keine Böden festgestellt, die im Falle von Baumaßnahmen nicht wieder eingebaut werden können und deponiert werden müssen. Durch abfallrechtliche Vorschriften, nach denen auch gering belastete Böden nur unter definierten technischen Bedingungen wieder eingebaut werden können, sind im Zuge der Bebauungsplanumsetzung weitere Verbesserungen der Belastungssituation zu erwarten. Der Durchführungsvertrag regelt im Sinne der Vorsorge die Vorgehensweise beim Auftreten bisher unentdeckter Bodenbelastungen (Ermittlung des Schadensumfangs und Durchführung von Bodensanierungsmaßnahmen bzw. anderweitigen Vorkehrungen) und fordert im Einzelfall zusätzliche Oberbodenuntersuchungen ein.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ergeben sich durch die mit einer Bebauung einhergehende Versiegelung von Freiflächen. Sie hat unmittelbare Auswirkungen auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und verringert die Grundwasserneubildungsrate. Wegen der geringen Gebietsgröße werden diese Effekte aber nur in geringem Umfang verstärkt werden. Außerdem ist geplant, das anfallende Niederschlagswasser der Baugrundstücke und der internen Erschließungsstraße nicht in die Kanalisation, sondern vollständig in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal einzuleiten.

Infolge des geringen Grundwasserflurabstands können unterirdische Bauteile zu einer kleinräumigen Unterbrechung des Grundwasserleiters führen.

Immissionsbelastungen

Von wesentlicher Bedeutung für die Umweltprüfung sind außerdem die auf das Plangebiet einwirkenden Immissionsbelastungen.

Vor allem durch die stark befahrene Heidestraße aber auch durch die stark frequentierten Eisenbahntrassen im Westen ist das Plangebiet hohen Verkehrslärmemissionen ausgesetzt. Sowohl im Bestand als auch zukünftig (Prognosejahr 2025) werden in den direkt an den Straßenraum angrenzenden Bereichen tagsüber Werte von 70 dB(A) und mehr erreicht, auch im übrigen Plangebiet liegt die Belastung flächendeckend über 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und überschreitet damit die Orientierungswerte der DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete. Auch durch Abstandswahrung, d.h. ein Abrücken der Wohnbebauung von der Heidestraße, wäre die Einhaltung der Orientierungswerte nirgendwo erreichbar und der Trennungsgrundsatz widerspricht hier auch dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden.

Trotz der – in innerstädtischer Lage häufig – gegebenen Vorbelastung, besteht ein so gewichtiges öffentliches Interesse an der Schaffung zusätzlicher Wohnbauflächen in der Berliner Innenstadt, dass eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 in Abwägung aller Belange zu rechtfertigen ist. Insofern war abwägend zu prüfen, inwieweit durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, Festsetzungen zur Bauweise und Baukörperanordnung sowie durch passive Schallschutzmaßnahmen zumutbare Lärmbelastungen erreicht werden können.

Die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen und ruhiger Bereiche zum Kanal hin sowie die Errichtung einer höheren abschirmenden Bebauung gegenüber der Heidestraße tragen dem Immissionsschutz als so genannte „lärmrobuste Stadtstrukturen“

Rechnung. Da in der konkreten Situation darüber hinaus keine Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen bestehen, sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für die geplante Bebauung notwendig. Dazu gehört vor allem der festgesetzte bauliche Schallschutz, der auf Grundlage der DIN 4109 so zu dimensionieren ist, dass die von der Raumnutzung abhängigen Innenraumpegel eingehalten werden. Außerdem trifft der Bebauungsplan 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 und fordert Schutzauflagen für lärmexponierte Außenwohnbereiche (Balkone, Loggien und Terrassen) ein. Insgesamt wird so erreicht, dass allen geplanten Wohnungen ruhige, schallabgeschirmte Freiflächen zugeordnet werden können und in den Wohnungen selbst sowie den zugehörigen Außenwohnbereichen ein heutigen Erwartungen entsprechendes ruhiges Wohnen ermöglicht und gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm ausgeschlossen werden können.

Infolge seiner Lage an einer Hauptverkehrsstraße ist das Plangebiet auch durch eine hohe Belastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Im betreffenden Straßenabschnitt der Heidestraße werden die Grenzwerte für Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Partikel (PM_{10} $\text{PM}_{2,5}$) und Benzol derzeit eingehalten. Bei Realisierung der geplanten Bebauung im Plangebiet und angrenzenden Bereichen kommt es räumlich im Vergleich zum Ist-Zustand zu einer geringeren Ausbreitung der Luftschadstoffe durch die Bebauung beiderseits der Heidestraße und damit zu einer Zunahme der Belastung in diesem Straßenkorridor. Eine Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe ist im Plangebiet jedoch nicht zu erwarten.

Da im Bebauungsplanverfahren 1-63 für einen Immissionspunkt im Gehwegbereich der Heidestraße mögliche Überschreitungen für den PM_{10} -Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an bis zu 37 Tagen im Jahr statt der zulässigen 35 Tage ermittelt wurden, wird ein Monitoring angestrebt, um bei gemessenen Grenzwertüberschreitungen verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf der Heidestraße zur Einhaltung der Grenzwerte ergreifen zu können. Insofern kann im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens von einer langfristigen Einhaltung der Grenzwerte ausgegangen werden, zumal auch bei einer prognostizierten Grenzwertüberschreitung am untersuchten Immissionspunkt (in 1,1 – 2,2 m Höhe über Gehweg in rund 5 m Abstand zur Gebäudefassade) eine deutlich geringere Schadstoffbelastung für die Wohnungen in den Obergeschossen der angrenzend geplanten Bebauung angenommen werden kann.

Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ebenfalls zu berücksichtigenden Auswirkungen der Planung auf die Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität nicht nur für die künftigen Bewohner sind ebenfalls ermittelt und in die Abwägung eingestellt worden.

Bei dem Plangebiet 1-92 VE handelt es sich um einen Teilbereich der zwischenzeitlich beräumten, früheren Bahnfläche, die unzugänglich und damit bedeutungslos für die wohnungs- und siedlungsnahe Erholung war und ist. Mit der Sicherung von öffentlichen Verkehrsflächen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Anschluss an den geplanten öffentlichen Uferweg entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals werden neue Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen und damit die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Kanalufers als Erholungs- und Aufenthaltsort gestützt. Insgesamt wird die Anbindung an das vorhandene und geplante lokale Grün- und Freiflächensystem verbessert.

III. Ergebnisse der Behördenbeteiligung und ihre Berücksichtigung

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde im August / September 2014 auf der Grundlage des Entwurfs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE vom 30. Juli 2014 und der zugehörigen Begründung durchgeführt.

Von den am 11. August 2014 angeschriebenen 29 ausgewählten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gingen 25 Rückäußerungen mit folgenden wesentlichen Inhalten ein:

- Kritik an der Herauslösung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-62b;
- Vorbehalte im Hinblick auf die Belange der Flugsicherung (Prüfung der Bauvorhaben im Hinblick auf mögliche Störwirkungen auf die Radaranlage Berlin-Tegel);
- Bedenken hinsichtlich der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen, den verwendeten Berechnungsgrundlagen im Schallschutzgutachten und Kritik an einzelnen geplanten Schallschutzfestsetzungen des Bebauungsplans;
- Bedenken zur Nutzung der Uferpromenade als Feuerwehrezufahrt (Standicherheit / Lastenfreiheit) und gegen das Rückwärtsfahren von Einsatzfahrzeugen;
- Bedenken hinsichtlich einer ausreichenden Versorgung mit Grün- und Spielflächen;
- Wunsch nach einem ergänzenden Gehrecht zur Sicherung einer internen Blockdurchwegung;
- Wunsch nach ergänzenden Aussagen zur Sicherung und Entwicklung siedlungsbezogener Freiräume für die Erholung sowie zum Erhalt oder zur Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gewässerrändern
- Bitte um Überprüfung der Aussagen zum Klima in der Begründung;
- Hinweise zu den Regelungen des Durchführungsvertrages.

Ein Großteil der vorgebrachten Anregungen, Bedenken und Hinweise konnte durch redaktionelle Anpassungen und Ergänzungen der Begründung berücksichtigt werden.

Weitere Hinweise zu den Belangen der Straßenreinigung, zum Brandschutz bzw. zur Löschwasserversorgung, zum Leitungsbestand und der künftigen Medienschließung des Vorhabengebiets (Gas, Strom, Wasser, Fernwärme, Telekommunikation) sowie Hinweise im Zusammenhang mit notwendigen Grundwasserbenutzungen betreffen die konkrete Ausführungsplanung und werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

In Reaktion auf die kritisierten Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der künftigen Lärmbelastung wurde im November 2014 durch den Schallschutzgutachter eine ergänzende Berechnung ohne den ab Anfang 2015 entfallenen Bonus für die Besonderheiten des Schienenverkehrslärms durchgeführt. Im Ergebnis wurden abschnittsweise geringfügig höhere Beurteilungspegel für rückwärtige, vergleichsweise gering belastete Fassaden ermittelt, im Nahbereich der Heidestraße ändert sich die Lärmbelastung dagegen nicht. Eine Anpassung der bestehenden Festsetzungssystematik des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE oder einzelner Festsetzungen war auf Grundlage der Neuberechnungen nicht erforderlich. Auch die allgemein aufgrund der Belastungssituation angeregte Prüfung von Alternativen hinsichtlich der Bebauungs- und Nutzungsstruktur wurde nicht als erfor-

derlich angesehen, da mit den getroffenen Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein ausreichender Schallschutz sichergestellt und die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

Die geforderte Unbedenklichkeit der Bauvorhaben im Hinblick auf Störwirkungen auf die Radaranlage Berlin-Tegel wurde von der Vorhabenträgerin veranlasst und die Oberste Luftfahrtbehörde teilte im Ergebnis der Prüfung mit, dass diesbezüglich keine Einwände gegen die Bauvorhaben bestehen.

Die Bedenken gegen das Rückwärtsfahren von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr wurden im Rahmen der Projektplanung durch eine Überarbeitung des Notfall- und Rettungskonzeptes berücksichtigt; zu dem die Berliner Feuerwehr im Nachgang der Behördenbeteiligung eine Zustimmung erteilt hat.

IV. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und ihre Berücksichtigung

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE vom 30. Juli 2014 hat in der Zeit vom 18. August 2014 bis einschließlich 17. September 2014 in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Dienstgebäude Am Köllnischen Park 3 – Erdgeschoss, öffentlich ausgelegen. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden vier schriftliche Stellungnahmen eingereicht.

Die Kritikpunkte in zwei eingereichten Stellungnahmen betrafen übergeordnete gesamtstädtische Planungsentscheidungen, in Form einer allgemeinen Kritik am „provinziellen, einer Weltstadt nicht angemessenen“ Charakter der Bebauung, am vorgesehenen Ausbaustandard der Heidestraße, ihrer Trassenführung und ihrer gleichzeitigen Funktion als Gebieterschließung und Durchgangsstraße. Da der Bebauungsplan der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele dient, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden, waren der Ausbau der Heidestraße und die Trassenführung der Bundesstraße B 96 sowie das Maß der baulichen Nutzung, die grundsätzliche Baustruktur sowie die Gebäudehöhen bereits vorgegeben.

Eine umfangreiche Stellungnahme der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. kritisierte den Umfang und Detaillierungsgrad der vorliegenden Untersuchungen zum Vorkommen von Zauneidechsen, Fledermäusen und Stechimmen und sah die Belange des Artenschutzes vor allem im Hinblick auf die Beräumung des Geländes im Jahr 2013 als nicht ausreichend bei der Planung berücksichtigt an. Weiterhin wurden die Beachtung der Ziele des Landschaftsprogramms und der Umfang der getroffenen Grünfestsetzungen als mangelhaft angesehen und der zugelassene (hohe) Versiegelungsgrad und die damit einhergehende verminderte Wohnqualität kritisiert.

Die vorgebrachten Kritikpunkte werden überwiegend nicht geteilt. Der Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchung zum Vorkommen von Zauneidechsen, Fledermäusen und Stechimmen wurde im Vorfeld der Erhebung mit den zuständigen Behörden abgestimmt und die Ergebnisse als ausreichend zur umfassenden Berücksichtigung der Artenschutzbelange erachtet. Außerdem teilt die zuständige Senatsverwaltung die Auffassung, dass dem Vollzug des Bebauungsplans keine artenschutzrechtlichen Hinderungsgründe entgegenstehen.

Da für das Plangebiet in privatem Eigentum seit der Entlassung als planfestgestellte Bahnfläche Baurecht gemäß § 34 BauGB besteht, waren die bebauungsplanbedingten Eingriffe in die Schutzgüter Flora und Fauna bereits vor der Aufstellung des Bebauungsplans zulässig und sind deshalb nicht ausgleichspflichtig. Insofern war auch die Beräumung des Geländes im Jahr 2013 als bauvorbereitende Maßnahme artenschutzrechtlich zulässig.

Auch die Ziele des Landschaftsprogramms (LaPro) wurden bei der Planung berücksichtigt. In der Abwägung mit 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 konnten jedoch nicht alle Zielstellungen des LaPro umgesetzt werden.

Die städtebaulichen Gründe für das hohe Nutzungsmaß werden ausführlich in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan dargelegt und der Nachweis geführt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Hinzu kommt, dass bei Nicht-Durchführung der vorliegenden Planung, d.h. bei einer Baugenehmigung nach § 34 BauGB sogar eine höhere, nahezu vollständige Versiegelung ggf. ohne jegliche Vegetation mit entsprechend geringen Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen zu erwarten wäre. Dies war auch beim Umfang der Grünfestsetzungen zu berücksichtigen, die in Abwägung zwischen den Belangen des Umweltschutzes, städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekten sowie den privaten Belangen der Grundstückseigentümer bestimmt wurden. Durch die Festsetzungen zur Dachbegrünung, zu Baumpflanzungen und zur Begrünung der Baugrundstücke sowie zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen werden die Belange des Artenschutzes (Entstehung neuer Lebensräume) und der künftigen Wohnqualität angemessen berücksichtigt.

In der vierten Stellungnahme gegebene Hinweise zur Gestaltung des öffentlichen Raums im Sinne der Kriminalprävention wurden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

Die gemäß § 1 Abs. 7 BauGB vorgenommene Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander führten zu keiner Änderung der Festsetzungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE am 8. Oktober 2015 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

V. Darlegung der grundlegenden Abwägungsentscheidungen, anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1-92 VE ist die Errichtung einer Wohnbebauung mit ca. 500 Wohnungen sowie ergänzenden Flächen für eine Kindertagesstätte, Läden, Gastronomiebetriebe und ähnliche Nutzungen in einem Teilbereich der künftigen „Europacity“ östlich der Heidestraße. Anderweitige Planungsmöglichkeiten für die Flächen im Geltungsbereich wurden im Rahmen des langen Planungsprozesses untersucht.

Die Entwicklung der Planungsziele für den Gesamtbereich beiderseits der Heidestraße geht bis in die Zeit des Hauptstadtbeschlusses 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 Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofs ergaben sich neue Entwicklungsperspektiven, da damit eine Planung für das Gesamtgebiet zwischen der Bahntrasse und dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal 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. Ziel war dabei die Integration der großflächigen Brachen in die Stadt durch Schaffung eines neuen, kompakten Stadtquartiers, das ansprechende Wohnmöglichkeiten sowie eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und der besonderen Lage Rechnung trägt. Das prämierte Konzept wurde nach dem Gutachterverfahren im Rahmen mehrerer Workshops 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 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 vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE beschlossen.

Als Alternative zum Umbau der Heidestraße in ihrer jetzigen Lage wurde eine Verlagerung an den westlichen Rand des Neuordnungsbereichs parallel zur vorhandenen Bahnlinie geprüft. In dieser Variante würde die Straße unmittelbar nach Verlassen des Tiergartentunnels in einer lang gestreckten Linkskurve hinter der Bestandsbebauung Döberitzer Straße / Heidestraße zur Bahnlinie geführt um in Höhe der Nordhafenbrücke rechtwinklig nach Osten abzuknicken und an den Knotenpunkt Heidestraße / Sellerstraße anzuschließen.

Die jetzige Heidestraße hätte ihre Funktion im übergeordneten Straßennetz verloren und vor allem der Erschließung des neuen Quartiers gedient. Dadurch hätte sich auch eine andere Anordnung und Unterteilung der Baugebiete ergeben. Im Hinblick auf den Immissionsschutz ist diese Variante aufgrund der Bündelung der Verkehrswege Schiene und Straße als vorteilhaft einzuschätzen. Nachteile dieser Variante wären u.a. ein erheblich größerer Flächenverbrauch und die Entstehung städtebaulich schwer nutzbarer „Restflächen“ im Norden und Süden. Nach Prüfung und Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile wurde im Flächennutzungsplan Berlin und erneut im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 der Ausbau der Heidestraße in ihrer jetzigen Lage als Vorzugsvariante festgelegt.

Im Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan 1-62b wurden verschiedene Varianten zur Verteilung der Nutzungsarten geprüft und gebietsübergreifend differenzierte Festlegungen zum Nutzungsmaß und zu den Gebäudehöhen getroffen.

In einem vertiefenden städtebaulichen Wettbewerb im Juni 2012 wurden die Rahmenbedingungen für die künftige Gestaltung der Baublöcke südlich des geplanten zentralen Stadtplatzes gesetzt und nachfolgend durch die Vorhabenträgerin das städtebauliche und hochbauliche Konzept für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE im Rahmen eines beschränkten Wettbewerbs weiterentwickelt.

Die jetzt gewählte Konzeption für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE berücksichtigt die im Masterplan Heidestraße festgelegten städtebaulichen Ziele und die geplanten Vorhaben fügen sich in die Gesamtplanung für die „Europacity“ ein.

Die grundsätzlich bestehende Planungsalternative der Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) wurde im Rahmen der Umweltprüfung ebenfalls betrachtet. Auch in diesem Fall wären kurz- bis mittelfristig wesentliche Veränderungen der umweltbezogenen Bestandssituation zu erwarten, da die Flächen in zentraler Innenstadtlage als potentiell Bauland nachgefragt sind und Planungsrecht für eine intensive gewerbliche Nutzung besteht. Die dann mögliche bis zu 90 %ige Versiege-

lung des Plangebietes würde zu entsprechend geringen Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen der Flächen führen.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass das Plangebiet im Vorgriff auf die geplante Bebauung bereits vollständig beräumt wurde und der Verlust an Biotopflächen mit seinen Auswirkungen auf die Schutzgüter Flora und Fauna schon stattgefunden hat. Ein neuer Vegetationsbestand, der sich im Rahmen der Sukzessionsfolge erst längerfristig entwickeln könnte, wird auch im Rahmen einer anderweitigen baulichen Inanspruchnahme verhindert.

Die für die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima günstige Bestandssituation als Baustellenfläche ist im Hinblick auf das bestehende Planungsrecht nur als vorübergehend anzusehen. Der infolge fehlender Versiegelung niedrigere Gesamtabfluss von Niederschlägen, die höhere Grundwasserneubildungsrate und die bessere lokalklimatische Funktion (bessere Verdunstungsqualität, fehlende Barrierewirkung für zuströmende Kaltluft) sind insofern für die Beurteilung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung im vorliegenden Fall nicht maßgeblich.

Berlin, den 2. Dezember 2015

Andreas G e i s e l

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Verordnung
über die Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-92 VE
im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Vom 2. Dezember 2015

Auf Grund des § 12 Absatz 1 in Verbindung mit § 10 Absatz 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 Absatz 3 und § 8 Absatz 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 vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-92 VE vom 30. Juli 2014 für die Flurstücke 319, 320, 321, und 322 (Gemarkung Tiergarten, Flur 43) östlich der Heidestraße gegenüber den Grundstücken Heidestraße 45 und 46–52 im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des vorhabenbezogenen Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Geoinformation, beglaubigte Abzeichnungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans können bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Städtebau und Projekte und 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 Absatz 3 Satz 1 und 2 des Baugesetzbuchs) und
 2. das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei nicht fristgemäßer Geltendmachung (§ 44 Absatz 4 des Baugesetzbuchs)
- wird hingewiesen.

§ 4

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

1. eine beachtliche Verletzung der Verfahrens- und Formvorschriften, die in § 214 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 des Baugesetzbuchs bezeichnet sind,
2. eine nach § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans,
3. nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,
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 Absatz 1 des Baugesetzbuchs und gemäß § 32 Absatz 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.

Berlin, den 2. Dezember 2015

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
und Umwelt
Andreas G e i s e l