Abgeordnetenhaus BERLIN

17. Wahlperiode

Drucksache 17/3109
16.08.2016

2936

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Entwurf des Bebauungsplans 1-62a für die Grundstücke Döberitzer Straße 2-3, Döberitzer Straße 1/Heidestraße 55 und Heidestraße 45-54, die nördlich und westlich angrenzenden Flurstücke 305 und 375, Teilflächen der Flurstücke 345 und 285 (westlich der Heidestraße) sowie einen Abschnitt der Döberitzer Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Der Senat von Berlin
- StadtUm II A 18/19 -
Tel.: 9025-2053/2124

An das Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei – G Sen –

Vorblatt

Vorlage – zur Beschlussfassung –

über

Entwurf des Bebauungsplans 1-62a für die Grundstücke Döberitzer Straße 2-3, Döberitzer Straße 1/Heidestraße 55 und Heidestraße 45-54, die nördlich und westlich angrenzenden Flurstücke 305 und 375, Teilflächen der Flurstücke 345 und 285 (westlich der Heidestraße) sowie einen Abschnitt der Döberitzer Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

A. Problem

Der Senat hat in seiner Sitzung am 5. Mai 2009 den „Masterplan Heidestraße“ beschlossen und dem Abgeordnetenhaus mit Drucksache 16/2388 zur Kenntnis gegeben.

Damit wurde das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Neuordnung des ehemaligen Güterbahnhofes beiderseits der Heidestraße formuliert. 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.

Um aus dem städtebaulichen Konzept konkrete Bauvorhaben entwickeln zu können, ist die Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen erforderlich.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a liegt nördlich des Hauptbahnhofs im Osten des Ortsteils Moabit von Berlin. Das rund 11,5 ha große Plangebiet umfasst die brachliegenden Flächen westlich der Heidestraße zwischen der Perleberger Straße im Norden, den Gleisanlagen im Westen und der Döberitzer Straße im Süden und ist Teil des rund 40 ha großen Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße.

Die Neuordnung des Gebiets und die Aktivierung untergenutzter innerstädtischer Flächen entsprechen den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung bezüglich des Vorrangs der Innenentwicklung und des Flächenrecycling. Ziel ist es, die Lagequalitäten des Gebiets zu nutzen, um sowohl attraktive innenstadtnahe Wohnlagen als auch Raum für Gewerbe- und Einzelhandelsflächen zu entwickeln.

Die Grundstücke im Geltungsbereich befinden sich fast ausschließlich im Eigentum von insgesamt fünf Privatpersonen bzw. -gesellschaften. Lediglich die Döberitzer Straße im

Süden sowie eine kleine Fläche im Norden (Flurstück 285) stehen im Eigentum des Landes Berlin.

B. Lösung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a umfasst eine Fläche von rund 11,5 ha, auf der in einer angemessenen städtebaulichen Dichte unterschiedliche Nutzungen entstehen können. Dabei werden ca. 1.300 Wohneinheiten im gesamten Plangebiet verteilt entstehen können. Mittels textlicher Festsetzung ist geregelt, dass davon ca. 325 WE (25 %) so herzustellen sind, dass sie mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten. Gewerbliche Nutzungen sind insbesondere entlang der westlich flankierenden Gleisanlagen sowie entlang der Heidestraße vorgesehen.

Die bauliche Entwicklung wird durch die Ertüchtigung bzw. die Neuerstellung der notwendigen technischen Infrastrukturen (Straßen, Gehwege, Platzfläche und Versorgungsleitungen) begleitet. Das Plangebiet ist über den öffentlichen Nahverkehr (S- /U-/Straßenbahn und Bus im Süden außerhalb des Plangebiets sowie einer Buslinie entlang der Heidestraße) erschlossen.

Zur Versorgung des Gebiets erfolgt eine abgestimmte Neuschaffung der sozialen Infrastrukturen (Kindergarten, Grundschule).

Darüber hinaus werden gestaltete Freiräume mit einer ansprechenden Aufenthaltsqualität geschaffen (Nordhafenplatz, Boulevard Heidestraße, öffentliche Spielplatz- und Grünflächen im südwestlichen Bereich).

Um eine bessere Anbindung des Quartiers nach Westen über die Gleisanlagen herzustellen, ist die Herstellung einer Brücke für Zufußgehende vorgesehen. Die Mittel dafür sind durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert. Das Planungsrecht muss noch durch den separat geführten B-Plan 1-88b durch das BA Mitte geschaffen werden.

C. Alternative/ Rechtsfolgenabschätzung

Auf den ehemaligen Bahnflächen ist nach ihrer Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB zu beurteilen, da trotz einer für innerstädtische Flächen vergleichsweise geringen Dichte und größeren Brachflächen an der Lage in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil kein Zweifel besteht. Da sich, gemäß § 34 Abs. 1 BauGB, die Bauvorhaben in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen müssen und die Erschließung gesichert sein muss, wäre eine ausschließlich gewerbliche Bebauung mit einem erheblichen Versiegelungsgrad denkbar.

Um eine gebiets- und entwicklungsbezogene integrierte und hochwertige städtebauliche Qualität sicherstellen zu können und zudem ökonomische, soziale und ökologische Aspekte in die Planung eines Quartiers dieser Größe und dessen Bedeutung im Stadtraum sicher stellen zu können, ist eine Steuerung der Entwicklung über einen Bebauungsplan unumgänglich.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Die Höhe der Gesamtkosten für die Vorhabenträger ist nicht bekannt.

E. Gesamtkosten

Der weit überwiegende Teil der Flächen im Geltungsbereich gehörte der Deutschen Bahn. Mit der DB sowie der CA Immo, der Teilflächen im Geltungsbereich des 1-62a sowie des 1-62b (Bereich östl. der Heidestraße) gehören, wurde am 21.7.2011 ein Rahmenvertrag geschlossen. Darin verpflichten sich die DB und die CA Immo zur Übernahme der gesamten Kosten für die Vorbereitung der Baugrundstücke, einschließlich der erforderlichen Altlastensanierung.

Dieser Rahmenvertrag wurde am 20.2.2013 durch eine Finanzierungsvereinbarung für die Heidestraße mit der DB und der CA Immo ergänzt.

Die Deutsche Bahn hat ihren Flächenanteil im Geltungsbereich des 1-62a im Dezember 2014 komplett an die Heidestraße Invest Gmbh veräußert. Diese Gesellschafft hat vollständig die Rechte und Pflichten aus dem Rahmenvertrag übernommen.

Am 13. April 2016 wurde mit der Heidestraße Invest GmbH ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, der die durch die Gesellschaft zu erbringenden Leistungen konkretisiert.

Hinsichtlich der Flächen der CA Immo im Geltungsbereich des 1-62a gelten die Regelungen aus dem (ebenfalls den Rahmenvertrag konkretisierenden) städtebaulichen Vertrag vom 9.12.2014 und dessen Änderung bzgl. der sozialen Infrastruktur vom 2.12.2015.

Die Verträge regeln im Wesentlichen, dass die Heidestraße Invest GmbH und die CA Immo umfangreich für Kosten der städtebaulichen Planung, Ordnungsmaßnahmen, Bodenverunreinigungen/Kampfmittelberäumung, Herstellung der Erschließungsanlagen, architektonische/freiraumplanerische Wettbewerbe, Nordhafenplatz/ Kinderspielplatz/ Lärmschutzbauwerk, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soziale Infrastrukturmaßnahmen/Wohnfolgeeinrichtungen und Grundstücksübertragungen aufkommen müssen. Mit der Heidestraße Invest GmbH wurde zusätzlich vereinbart, dass sie 215 Wohnungen (25 % ihres Wohnflächenanteils) herstellen muss, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden und dass sie bis zu 5,136 Mio. € für die Herstellung einer Fußgängerbrücke über die Bahngleise bereitstellt.

Für den B-Plan 1-62a ergibt sich rechnerisch ein Bedarf an 116 Kinderbetreuungsplätzen und 139 Grundschulplätzen. Diese Zahlen resultieren aus der möglichen Gesamtwohnfläche des B-Plans 1-62a. Eine Kostenbeteiligung an der sozialen Infrastruktur konnte aber nur mit den Eigentümern Heidestraße Invest GmbH und der CA Immo geregelt werden. Die weiteren privaten Eigentümer wollten keine Veränderung der Bestandssituation und konnten deshalb auch nicht vertraglich eingebunden werden. Mit den o.g. städtebaulichen Verträgen haben sich die Privaten verpflichtet, die erforderlichen Kinderbetreuungsplätze selbst im Vertragsgebiet herzustellen und in Abstimmung mit dem BA Mitte auf Dauer kostengünstig an einen Betreiber zu vermieten. Weiterhin wurde die anteilige Kostenbeteiligung an der Herstellung von zusätzlichen Grundschulplätzen vereinbart. Pro Schulplatz wurde in den genannten städtebaulichen Verträgen die Übernahme von Herstellungskosten in Höhe von 37.000 € vereinbart. Die Grundschule soll außerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans 1-62a auf dem landeseigenen Grundstück Chaussee-

/Boyenstraße errichtet werden und eine Kapazität von ca. 580 Plätzen haben. Damit wird sie den Gesamtbedarf an Grundschulplätzen in der Europa-City von ca. 320 Plätzen abdecken. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts (veranschlagt bei Kapitel 3701, Titel 70104) soll zum Schuljahr 2017/2018 erfolgen.

Insgesamt sind für die o.g. Maßnahmen aus den städtebaulichen Verträgen mit der Heidestraße Invest GmbH sowie der CA Immo für den Geltungsbereich des B-Plans 1-62a Sicherheitsleistungen in Höhe von ca. 15 Mio. € hinterlegt.

F. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Bebauungsplan umfasst eine Fläche von rund 114.500 m². Davon werden rund 13.200 m² als öffentliche Verkehrsflächen (Straßenverkehrsflächen) für neue Erschließungsstraßen und rund 10.500 m² als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Platz- und Grünanlagenerschließungsflächen) benötigt. Die übrige Fläche wird als Bauland (86.500 m²) sowie als öffentliche Parkanlage (4.300 m²) festgesetzt. In den übrigen Teilen des Geltungsbereichs werden die bestehenden Nutzungen bauleitplanerisch fortgeschrieben.

G. Auswirkungen auf die Umwelt

Große Teile des ehemals vor allem als Containerbahnhof genutzten Gebiets liegen zurzeit brach. Das für das Gebiet gültige Planungsrecht nach § 34 BauGB sowie auf der Grundlage des Baunutzungsplans von 1960 i. V. m. d. Bauordnung von 1958 lässt eine Versiegelung von bis zu 90% zu. Die Böden sind im Bestand zu rund 60 % versiegelt. Durch den B-Plan wird ein Versiegelungsanteil von bis zu 78% ermöglicht. Außerdem sind ruderale Gras- und Staudenfluren und in Bereichen mit fortgeschrittener Sukzession kleinere Vorwaldstrukturen anzutreffen. Von besonderen Wert ist eine ca. 1.150 m² große Trockenrasenfläche. Weitere Teilflächen, insbesondere entlang der Heidestraße, sind überwiegend in gewerblicher Nutzung. Dort dominieren Gebäude, Erschließungs-, Lager- und Stellplatzflächen; vereinzelt sind Zierstrauchpflanzungen vorhanden. Im Plangebiet wurden 49 nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume kartiert.
Bei der Untersuchung der Fauna wurden durch fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) diverse geschützte und gefährdete Tierarten nachgewiesen. Besonders hervorzuheben ist dabei das Vorkommen der an offene ruderale Standorte angepassten Vogelarten Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke, deren Populationen sich in Berlin einem schlechten Erhaltungszustand befinden. Wegen des Vorkommens der Blauflügligen Ödlandschrecke und der Springspinne Pellenes nigrociliatus als Zielarten des Biotopverbundes wurde das Plangebiet als Kernfläche des Biotopverbundsystems von Berlin eingestuft.
Das Gebiet ist von der Heidestraße, der Perleberger Straße und den Bahnanlagen her stark lärmbelastet. Die Belastung mit Feinstaub liegt an der Heidestraße über dem Tages-Grenzwert.
Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird die bestehende Vegetation einschließlich des Trockenrasenstandorts nicht erhalten werden. Der Versiegelungsgrad beträgt durch den Plan etwa 78 %, die unversiegelten Flächen werden voraussichtlich überwiegend als städtisches Grün mit Strauchpflanzungen und Rasenflächen angelegt werden. Im Bereich der Neubebauung und der Verkehrsflächen wird der vorhandene Baumbestand zu roden sein, so dass mit der Fällung von etwa 45 Bäumen zu rechnen ist. Die Fauna des Gebiets wird sich ebenfalls vollständig verändern, insbesondere werden die gefährdeten,

an offene ruderale Standorte mit geringer Störfrequenz angepassten Arten verschwinden. Als vernetzendes Element im Biotopverbund wird der Bereich nur noch sehr eingeschränkt geeignet sein.
Zum Prognosehorizont 2025 wird die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Vor allem auf Grund des technischen Fortschritts bei den Kraftfahrzeugen sind aber bei den Luftschadstoffen, ggf. unter Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, langfristig keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr zu erwarten. Zur Minderung der Lärmbelastung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, mit denen den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen Genüge getan werden soll. Insbesondere werden durch abschirmende Bebauungen ruhige Freiflächen entstehen, die sich für die Außenraumnutzung und wohnungsnahe Erholung eignen. Entlang der Grünfläche ist eine Lärmschutzanlage vorgesehen, die nördliche Platzfläche wird dagegen deutlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sein.
Das Plangebiet kann nach gegenwärtigem Planungsrecht - mit Ausnahme der Maßnahmeflächen aus der Planfeststellung - intensiv gewerblich genutzt werden. Die bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter sind insofern bereits heute weitgehend planungsrechtlich zulässig.
Planungsrechtlich bisher nicht zulässig sind die durch den Bebauungsplan ermöglichten erheblich höheren Gebäude und die sich daraus ergebende Dichte der Bebauung. Die daraus resultierenden negativen lokalklimatischen Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen zur Begrünung der Baugebiete aber gemindert.
Im Bebauungsplan werden daher Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen und zur Pflanzung von Bäumen auf den Baugrundstücken getroffen. Die Verkehrsflächen bieten Raum für weitere Baumpflanzungen und sonstige Begrünungsmaßnahmen. Auch die Anwendung der Baumschutzverordnung wird sich voraussichtlich eingriffsmindernd auswirken, wenn die erforderlichen Ersatzpflanzungen innerhalb des Plangebiets durchgeführt werden. Mit diesen Maßnahmen werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen und Belastungen für das Lokalklima insgesamt gemildert werden.
Die Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs nördlich des Grundstücks Heidestraße 45 ist eine Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe, die im Zuge der Realisierung der planfestgestellten Maßnahme „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ erfolgt sind. Die durch den Bebauungsplan vorbereitete Beseitigung der Bepflanzung ist nur zulässig, wenn die verloren gehenden Funktionen des Naturhaushaltes an anderer Stelle gleichwertig wiederhergestellt werden. Dazu wurde mit Hilfe des „Verfahrens zur Ermittlung von Kostenäquivalenten“ ein notwendiger Maßnahmenumfang im Wert von rund 98.000 € errechnet. Mit diesem Betrag sollen Aufwertungsmaßnahmen (Entsiegelung, Bepflanzung) im Bereich des geplanten Fußgängerbereichs (Nordhafenplatz) erfolgen.
Neben der Eingriffsregelung sind weitere naturschutzrechtliche Bestimmungen zu beachten, die nicht der Abwägung unterliegen. Um die Beseitigung des gesetzlich geschützten Trockenrasenbiotops und die Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen bei Vögeln (Revierverluste bei Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke) auszugleichen, wurde auf der ehemaligen Bahnfläche ‚Biesenhorster Sand’ nördlich des S-Bahnhofs Wuhlheide eine 6 ha große Ausgleichsfläche hergestellt und dauerhaft vertraglich gesichert. Sie ist mit weiteren, ca. 8 ha großen Offenlandfläche verbunden. In diesem Bereich sind neue Reviere für Brachpieper, Steinschmätzer und Dornsgrasmücke geschaffen worden. Durch die Entfernung der vorhandenen Vegetationsdecke in Teilen des Gebiets wird die Entwicklung von Trockenrasen ermöglicht. Die in diesem Zusammenhang notwendigen naturschutzrechtlichen Ausnahmen wurden durch die zuständigen Naturschutzbehörden zugelassen.

H. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

keine

I. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Der Senat von Berlin
- StadtUm II A 18/19 –
Tel.: 9025-2053/2124

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei – G Sen –

Vorlage

- zur Beschlussfassung -

über

Entwurf des Bebauungsplans 1-62a für die Grundstücke Döberitzer Straße 2-3, Döberitzer Straße 1/Heidestraße 55 und Heidestraße 45-54, die nördlich und westlich angrenzenden Flurstücke 305 und 375, Teilflächen der Flurstücke 345 und 285 (westlich der Heidestraße) sowie einen Abschnitt der Döberitzer Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

---

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt dem vom Senat am 16. August 2016 beschlossenen Entwurf des Bebauungsplans 1-62a zu.

A. Begründung

Siehe Anlage 1

B. Rechtsgrundlagen

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)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2015 (GVBl.S.283)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)

vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), zuletzt geändert durch Artikel 421 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln) in der Fassung vom 29. Mai 2013 (GVBl. S. 140)

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Die Höhe der Gesamtkosten für die Vorhabenträger ist nicht bekannt.

D. Gesamtkosten

Der weit überwiegende Teil der Flächen im Geltungsbereich gehörte der Deutschen Bahn. Mit der DB sowie der CA Immo, der Teilflächen im Geltungsbereich des 1-62a sowie des 1-62b (Bereich östl. der Heidestraße) gehören, wurde am 21.7.2011 ein Rahmenvertrag geschlossen. Darin verpflichten sich die DB und die CA Immo zur Übernahme der gesamten Kosten für die Vorbereitung der Baugrundstücke, einschließlich der erforderlichen Altlastensanierung.

Dieser Rahmenvertrag wurde am 20.2.2013 durch eine Finanzierungsvereinbarung für die Heidestraße mit der DB und der CA Immo ergänzt.

Die Deutsche Bahn hat ihren Flächenanteil im Geltungsbereich des 1-62a im Dezember 2014 komplett an die Heidestraße Invest Gmbh veräußert. Diese Gesellschafft hat vollständig die Rechte und Pflichten aus dem Rahmenvertrag übernommen.

Am 13. April 2016 wurde mit der Heidestraße Invest GmbH ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, der die durch die Gesellschaft zu erbringenden Leistungen konkretisiert.

Hinsichtlich der Flächen der CA Immo im Geltungsbereich des 1-62a gelten die Regelungen aus dem (ebenfalls den Rahmenvertrag konkretisierenden) städtebaulichen Vertrag vom 9.12.2014 und dessen Änderung bzgl. der sozialen Infrastruktur vom 2.12.2015.

Die Verträge regeln im Wesentlichen, dass die Heidestraße Invest GmbH und die CA Immo umfangreich für Kosten der städtebaulichen Planung, Ordnungsmaßnahmen, Bodenverunreinigungen/Kampfmittelberäumung, Herstellung der Erschließungsanlagen, architektonische/freiraumplanerische Wettbewerbe, Nordhafenplatz/ Kinderspielplatz/ Lärmschutzbauwerk, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soziale Infrastrukturmaßnahmen/Wohnfolgeeinrichtungen und Grundstücksübertragungen aufkommen müssen. Mit der Heidestraße Invest GmbH wurde zusätzlich vereinbart, dass sie 215 Wohnungen (25 % ihres Wohnflächenanteils) herstellen muss, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden und dass sie bis zu 5,136 Mio. € für die Herstellung einer Fußgängerbrücke über die Bahngleise bereitstellt.

Für den B-Plan 1-62a ergibt sich rechnerisch ein Bedarf an 116 Kinderbetreuungsplätzen und 139 Grundschulplätzen. Diese Zahlen resultieren aus der möglichen Gesamtwohnfläche des B-Plans 1-62a. Eine Kostenbeteiligung an der sozialen Infrastruktur konnte aber nur mit den Eigentümern Heidestraße Invest GmbH und der CA Immo geregelt werden. Die weiteren privaten Eigentümer wollten keine Veränderung der Bestandssituation und konnten deshalb auch nicht vertraglich eingebunden werden. Mit den o.g. städtebaulichen Verträgen haben sich die Privaten verpflichtet, die erforderlichen Kinderbetreuungsplätze selbst im Vertragsgebiet herzustellen und in Abstimmung mit dem BA Mitte auf Dauer kostengünstig an einen Betreiber zu vermieten. Weiterhin wurde die anteilige Kostenbeteiligung an der Herstellung von zusätzlichen Grundschulplätzen vereinbart. Pro Schulplatz wurde in den genannten städtebaulichen Verträgen die Übernahme von Herstellungskosten in Höhe von 37.000 € vereinbart. Die Grundschule soll außerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans 1-62a auf dem landeseigenen Grundstück Chaussee-/Boyenstraße errichtet werden und eine Kapazität von ca. 580 Plätzen haben. Damit wird sie den Gesamtbedarf an Grundschulplätzen in der Europa-City von ca. 320 Plätzen abdecken. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts (veranschlagt bei Kapitel 3701, Titel 70104) soll zum Schuljahr 2017/2018 erfolgen.

Insgesamt sind für die o.g. Maßnahmen aus den städtebaulichen Verträgen mit der Heidestraße Invest GmbH sowie der CA Immo für den Geltungsbereich des B-Plans 1-62a Sicherheitsleistungen in Höhe von ca. 15 Mio. € hinterlegt.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg

Keine.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Der zum Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt vom Investor zu zahlende Betrag von 98.000 € wird bei Kapitel 1210, Titel 11193 vereinnahmt und zweckgebunden für Ausgleichsmaßnahmen bei Kapitel 1210, Titel 52190 verausgabt.

Aus den städtebaulichen Verträgen mit der Heidestraße Invest GmbH sowie mit der CA Immo (Vertrag zum B-Plan 1-62b, der auch deren Eigentumsanteile an Flächen im 1-62a abdeckt) sind in Summe folgende Sicherheitsleistungen gegenüber Berlin abgegeben worden, die direkt den B-Plan 1-62a betreffen:

Herstellung Nordhafenplatz	624.000 EUR
Herstellung Lärmschutzwand	473.529 EUR
Herstellung Kinderspielplatz	613.471 EUR
A+E-Kompensationsmaßnahmen	98.000 EUR
Kostenbereitstellung Grundschulplätze	4.033.000 EUR
Herstellung Kitaplätze	2.300.000 EUR
Herstellung Erschließungsstraßen	1.272.000 EUR
Herstellung verkehrsberuhigte Bereiche	439.000 EUR
Rückbau Bohrpfahlfundamente	75.000 EUR
Kostenbereitstellung Fußgängerbrücke über Bahngleise	5.135.647 EUR

Die Kostenbeteiligungen der Privaten an Infrastrukturmaßnahmen die durch Berlin errichtet werden (Grundschule, Nordhafenplatz, öffentliche Parkanlage, Kinderspielplatz), werden zu gegebener Zeit im Landeshaushalt vereinnahmt.

Die durch die Privateigentümer zu bauenden und zu finanzierenden Infrastrukturanlagen (Erschließungsstraßen, Plätze, Grünanlagen) gehen nach Fertigstellung unentgeltlich an Berlin. Diese Anlagen sind zukünftig durch Berlin zu unterhalten und sichern.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen: Durch die zukünftige Übernahme von neuen Infrastrukturanlagen, erhöht sich der Personalbedarf im Bezirk Mitte zur Wahrnehmung der Unterhaltungsmaßnahmen.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Bebauungsplan umfasst eine Fläche von rund 114.500 m². Davon werden rund 13.100 m² als öffentliche Verkehrsflächen (Straßenverkehrsflächen) für neue Erschließungsstraßen und rund 10.500 m² als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Platz- und Grünanlagenerschließungsflächen) benötigt. Die übrige Fläche wird als Bauland (86.500 m²) sowie als öffentliche Parkanlage (4.300 m²) festgesetzt. In den übrigen Teilen des Geltungsbereichs werden die bestehenden Nutzungen bauleitplanerisch fortgeschrieben.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Große Teile des ehemals vor allem als Containerbahnhof genutzten Gebiets liegen zurzeit brach. Das für das Gebiet gültige Planungsrecht nach § 34 BauGB sowie auf der Grundlage des Baunutzungsplans von 1960 i. V. m. d. Bauordnung von 1958 lässt eine Versiegelung von bis zu 90% zu. Die Böden sind im Bestand zu rund 60 % versiegelt. Durch den B-Plan wird ein Versiegelungsanteil von bis zu 78% ermöglicht. Die Böden sind im Bestand zu rund 60 % versiegelt. Außerdem sind ruderale Gras- und Staudenfluren und in Bereichen mit fortgeschrittener Sukzession kleinere Vorwaldstrukturen anzutreffen. Von besonderen Wert ist eine ca. 1.150 m² große Trockenrasenfläche. Weitere Teilflächen, insbesondere entlang der Heidestraße, sind überwiegend in gewerblicher Nutzung. Dort dominieren Gebäude, Erschließungs-, Lager- und Stellplatzflächen; vereinzelt sind Zierstrauchpflanzungen vorhanden. Im Plangebiet wurden 49 nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume kartiert.
Bei der Untersuchung der Fauna wurden durch fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) diverse geschützte und gefährdete Tierarten nachgewiesen. Besonders hervorzuheben ist dabei das Vorkommen der an offene ruderale Standorte angepassten Vogelarten Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke, deren Populationen sich in Berlin einem schlechten Erhaltungszustand befinden. Wegen des Vorkommens der Blauflügligen Ödlandschrecke und der Springspinne Pellenes nigrociliatus als Zielarten des Biotopverbundes wurde das Plangebiet als Kernfläche des Biotopverbundsystems von Berlin eingestuft.
Das Gebiet ist von der Heidestraße, der Perleberger Straße und den Bahnanlagen her stark lärmbelastet. Die Belastung mit Feinstaub liegt an der Heidestraße über dem Tages-Grenzwert.

Bei Realisierung der Planung wird das gesamte Gebiet einer geänderten Nutzung zugeführt. Geplant ist ein dicht bebautes, gemischt genutztes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil. Im nördlichen Teil ist ein weiträumiger Stadtplatz vorgesehen, im südlichen Teil eine öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz.
Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird die bestehende Vegetation einschließlich des Trockenrasenstandorts nicht erhalten werden. Der Versiegelungsgrad durch den Plan beträgt etwa 78 %, die unversiegelten Flächen werden voraussichtlich überwiegend als städtisches Grün mit Strauchpflanzungen und Rasenflächen angelegt werden. Im Bereich der Neubebauung und der Verkehrsflächen wird der vorhandene Baumbestand zu roden sein, so dass mit der Fällung von etwa 45 Bäumen zu rechnen ist. Die Fauna des Gebiets wird sich ebenfalls vollständig verändern, insbesondere werden die gefährdeten, an offene ruderale Standorte mit geringer Störfrequenz angepassten Arten verschwinden. Als vernetzendes Element im Biotopverbund wird der Bereich nur noch sehr eingeschränkt geeignet sein.
Zum Prognosehorizont 2025 wird die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Vor allem auf Grund des technischen Fortschritts bei den Kraftfahrzeugen sind aber bei den Luftschadstoffen, ggf. unter Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, langfristig keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr zu erwarten. Zur Minderung der Lärmbelastung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, mit denen den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen Genüge getan werden soll. Insbesondere werden durch abschirmende Bebauungen ruhige Freiflächen entstehen, die sich für die Außenraumnutzung und wohnungsnahe Erholung eignen. Entlang der Grünfläche ist eine Lärmschutzanlage vorgesehen, die nördliche Platzfläche wird dagegen deutlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sein.
Das Plangebiet kann nach gegenwärtigem Planungsrecht - mit Ausnahme der Maßnahmeflächen aus der Planfeststellung - intensiv gewerblich genutzt werden. Die bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter sind insofern bereits heute weitgehend planungsrechtlich zulässig.
Planungsrechtlich bisher nicht zulässig sind die durch den Bebauungsplan ermöglichten erheblich höheren Gebäude und die sich daraus ergebende Dichte der Bebauung. Die daraus resultierenden negativen lokalklimatischen Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen zur Begrünung der Baugebiete aber gemindert.
Im Bebauungsplan werden daher Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen und zur Pflanzung von Bäumen auf den Baugrundstücken getroffen. Die Verkehrsflächen bieten Raum für weitere Baumpflanzungen und sonstige Begrünungsmaßnahmen. Auch die Anwendung der Baumschutzverordnung wird sich voraussichtlich eingriffsmindernd auswirken, wenn die erforderlichen Ersatzpflanzungen innerhalb des Plangebiets durchgeführt werden. Mit diesen Maßnahmen werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen und Belastungen für das Lokalklima insgesamt gemildert werden.
Die Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs nördlich des Grundstücks Heidestraße 45 ist eine Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe, die im Zuge der Realisierung der planfestgestellten Maßnahme „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ erfolgt sind. Die durch den Bebauungsplan vorbereitete Beseitigung der Bepflanzung ist nur zulässig, wenn die verloren gehenden Funktionen des Naturhaushaltes an anderer Stelle gleichwertig wiederhergestellt werden. Dazu wurde mit Hilfe des „Verfahrens zur Ermittlung von Kostenäquivalenten“ ein notwendiger Maßnahmenumfang im Wert von rund 98.000 € errechnet. Mit diesem Betrag sollen Aufwertungsmaßnahmen (Entsiegelung, Bepflanzung) im Bereich des geplanten Fußgängerbereichs (Nordhafenplatz) erfolgen.

Neben der Eingriffsregelung sind weitere naturschutzrechtliche Bestimmungen zu beachten, die nicht der Abwägung unterliegen. Um die Beseitigung des gesetzlich geschützten Trockenrasenbiotops und die Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen bei Vögeln (Revierverluste bei Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke) auszugleichen, wurde auf der ehemaligen Bahnfläche ‚Biesenhorster Sand' nördlich des S-Bahnhofs Wuhlheide eine 6 ha große Ausgleichsfläche hergestellt und dauerhaft vertraglich gesichert. Sie ist mit weiteren, ca. 8 ha großen Offenlandfläche verbunden. In diesem Bereich sind neue Reviere für Brachpieper, Steinschmätzer und Dornsgrasmücke geschaffen worden. Durch die Entfernung der vorhandenen Vegetationsdecke in Teilen des Gebiets wird die Entwicklung von Trockenrasen ermöglicht. Die in diesem Zusammenhang notwendigen naturschutzrechtlichen Ausnahmen wurden durch die zuständigen Naturschutzbehörden zugelassen.

Berlin, den 16. August 2016

Der Senat von Berlin

Michael M ü l l e r	Andreas G e i s e l
.....	.....
Regierender Bürgermeister	Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Anlagen zur Vorlage an das Abgeordnetenhaus:

Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62a gem. § 9 Abs. 8 BauGB
Abzeichnung des Bebauungsplanentwurfs 1-62a

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung II - Städtebau und Projekte

Berlin

Begründung

zum

Bebauungsplan 1-62a

für die Grundstücke Döberitzer Straße 2-3,

Döberitzer Straße 1/Heidestraße 55 und Heidestraße 45-54,

die nördlich und westlich angrenzenden Flurstücke 305 und 375,

Teilflächen der Flurstücke 345 und 285 (westlich der Heidestraße)

sowie einen Abschnitt der Döberitzer Straße

im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Stand: 12. August 2016

Inhalt

I Planungsgegenstand, Entwicklung der Planungsüberlegungen 4

I.1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung 4
I.2 Beschreibung des Plangebietes 4
I.2.1 Stadträumliche Einbindung/ Gebietsentwicklung 4
I.2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse 5
I.2.3 Städtebauliche Situation und Bestand 6
I.2.4 Geltendes Planungsrecht 8
I.2.5 Verkehrserschließung 9
I.2.6 Technische Infrastruktur 11
I.2.7 Denkmalschutz 11
I.2.8 Schutzbereich Flughafen Tegel, Störwirkungen auf Radaranlagen 11
I.3 Planerische Ausgangssituation 12
I.3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung 12
I.3.2 Flächennutzungsplan 13
I.3.3 Landschaftsprogramm 13
I.3.4 Stadtentwicklungsplanungen 16
I.3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen 19
I.3.6 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte 24
I.3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen 25
I.3.8 Angrenzende Bebauungspläne 25
I.3.9 Planfeststellungen 27
I.4 Entwicklung der Planungsüberlegungen 29

II Umweltbericht 31

II.1 Einleitung 31
II.1.1 Inhalt und wichtige Ziele des Bebauungsplans 31
II.1.2 Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung bei der Aufstellung 31
II.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 37
II.2.1 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes 37
II.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung 53
II.2.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung 64
II.2.4 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen 65
II.2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 76
II.3 Zusätzliche Angaben 77
II.4 Zusammenfassung 79

III Planinhalt und Abwägung 81

III.1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt 81
III.1.1 Planungsziele 81
III.1.2 Planungskonzept für den Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße (Europacity) 81
III.1.3 Planungskonzept für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a 84
III.1.4 Wesentlicher Planinhalt (einschließlich Grundzüge der Planung) 85

III.2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan und Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung 86
III.2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan 86
III.2.2 Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung 88
III.3 Begründung der Festsetzungen 88
III.3.1 Art der baulichen Nutzung 88
III.3.2 Maß der baulichen Nutzung 104
III.3.3 Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise 116
III.3.4 Verkehrsflächen und Wegerechte 124
III.3.5 Öffentliche Grünflächen 127
III.3.6 Grünfestsetzungen 127
III.3.7 Festsetzungen zum Immissionsschutz 130
III.3.8 Gestaltungsregelungen 150
III.3.9 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften 151
III.3.10 Nachrichtliche Übernahmen 151
III.3.11 Hinweise 152
III.3.12 Vertragliche Regelungen (planergänzende Vereinbarungen) 152
III.4 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange 153
III.5 Flächenbilanz 157

IV Auswirkungen der Planung 158

IV.1 Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen 158
IV.2 Auswirkungen auf die Nahversorgung und die Zentrenstruktur 158
IV.3 Verkehrliche Auswirkungen 160
IV.4 Auswirkungen auf die Infrastruktur 163
IV.4.1 Einrichtungen der sozialen Infrastruktur 163
IV.4.2 Versorgung mit Grün- und Spielflächen 163
IV.5 Auswirkungen auf geschlechts- und altersspezifische Belange 165
IV.6 Bodenordnung 165
IV.7 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung 166

V Verfahren 167

V.1 Aufstellungsbeschluss 1-62 167
V.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden 1-62 167
V.3 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit 1-62 168
V.4 Änderung des Geltungsbereichs 1-62 171
V.5 Beteiligung der Behörden 1-62 172
V.6 Erneute Änderung des Geltungsbereichs 1-62 182
V.7 Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62 zur Weiterbearbeitung in die Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c 183
V.8 Änderung der Zuständigkeit durch die Senatsverwaltung f. Stadtentwicklung u. Umwelt 183
V.9 Beteiligung der Behörden 1-62a 184
V.10 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 213
V.11 Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB 232
V.12 Eingeschränkte Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB 260

VI Rechtsgrundlagen 262

I Planungsgegenstand, Entwicklung der Planungsüberlegungen

I.1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

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

Grundlage für die Planung ist der vom Senat von Berlin und vom Bezirksamt Mitte gleich lautend am 5. Mai 2009 beschlossene Masterplan „Heidestraße“ (Stand 29. Januar 2009), in dem die abgestimmten Leitlinien und Entwicklungsziele für den Standort dargestellt sind. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die Grundstücke Heidestraße 23, 25 und 55 im Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 ausgewiesen, während die weiteren Grundstücke und Flächen nach Freistellung von den Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) – mit Ausnahme der im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen planfestgestellten Flächen – dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen sind (s.a. Abschnitt I.2.4.2). Da nach den zurzeit für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblichen Planungsgrundlagen lediglich die Entwicklung als Bahnfläche oder allenfalls als Gewerbegebiet zulässig ist, die im Masterplan niedergelegte städtebauliche Konzeption jedoch von der Entwicklung eines neuen, gemischt genutzten Stadtquartiers mit Wohn- und Bürogebäuden, öffentlichen Straßen, Plätzen und Grünflächen ausgeht, muss hierfür die planungsrechtliche Grundlage durch Aufstellung von Bebauungsplänen geschaffen werden. Die nunmehrige Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ergibt sich aus der Festlegung als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 9 AGBauGB. Der diesbezügliche Beschluss wurde am 26. März 2013 gefasst.

I.2 Beschreibung des Plangebietes

I.2.1 Stadträumliche Einbindung/ Gebietsentwicklung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a liegt nördlich des Hauptbahnhofs im Osten des Ortsteils Moabit im Bezirk Mitte von Berlin. Das rund 11,5 ha große Plangebiet umfasst die brachliegenden Flächen westlich der Heidestraße zwischen Perleberger Straße und Döberitzer Straße und ist Teil des rund 40 ha großen Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße. Das ehemalige Bahnareal in herausgehobener zentraler Innenstadtlage soll als künftige „Europacity“ zu einem neuen eigenständigen Stadtquartier mit attraktiven Wohnungen und Arbeitsstätten entwickelt werden.

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

Historische Entwicklung

Der feuchte Niederungsbereich des heutigen Plangebiets lag bis ins 18. Jahrhundert außerhalb des Weichbildes der Stadt und war vorwiegend landschaftlich geprägt. 1748 wurden 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 Schifffahrtskanal ausgebaut, 1858 der Nordhafen in Betrieb genommen.

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

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

Der Lehrter Bahnhof wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und 1957-59 abgerissen, große Teile der Gleisanlagen und Betriebsflächen im Vorfeld wurden damit funktionslos. Die Nutzung der Anlagen für den Güterverkehr ging stark zurück. Die brach gefallenen Flächen wurden teilweise an gewerbliche Nutzer vermietet. Einige Mietshäuser im nördlichen Abschnitt der Heidstraße und in der Döberitzer Straße wurden abgebrochen.

Durch die Teilung Berlins geriet das Plangebiet in eine Randlage. Die Heidestraße selbst erhielt dagegen - im Zusammenhang mit dem Bau der so genannten Entlastungsstraße durch den Tiergarten und der neu errichteten Nordhafenbrücke - eine neue Verkehrsbedeutung als Verbindung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen West-Berlins. Die im Flächennutzungsplan von 1965 dargestellte und erst in den 80er Jahren aufgegebene 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 unverändert hoch.

1983 wurde auf Bahnflächen westlich der Heidestraße ein Containerbahnhof angelegt, der für das eingeschlossene West-Berlin eine wichtige bahnlogistische Funktion erfüllte. Nach der Grenzöffnung wurde die Nutzung des Containerbahnhofs zunächst intensiviert, Ende 2003 nach Verlagerung der Funktionen jedoch aufgegeben. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofs Mitte 2006 erhielt der Bereich eine neue Zentralität im Stadtgefüge; die von Norden zuführenden Gleise liegen unmittelbar westlich des Plangebiets.

Im Umfeld des für das Museum für Gegenwart umgenutzten Hamburger Bahnhofs wurden mehrere bislang gewerblich genutzte Flächen zu Galerieräumen oder für andere künstlerisch geprägte Einrichtungen umgenutzt.

I.2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a umfasst die Grundstücksflächen zwischen den westlich angrenzenden Bahnanlagen, der Perleberger Straße, der Heidestraße und der

Döberitzer Straße, d.h. die Grundstücke Döberitzer Straße 2-3, Döberitzer Straße1/Heidestraße 55 und Heidestraße 45-54, die nördlich und westlich angrenzenden Flurstücke 305 und 375, Teilflächen der Flurstücke 345 und 285 sowie einen Abschnitt der Döberitzer Straße. Das Plangebiet hat eine Größe von rund 11,5 ha.

Der Geltungsbereich ist auf den Beschluss des Bezirksamtes Mitte von Berlin vom 24. April 2012 zur Teilung des ursprünglichen Bebauungsplans 1-62 zurückzuführen. Während der vorliegende Bebauungsplan 1-62a die Flächen westlich der Heidestraße (mit Ausnahme des Bereichs südlich der Döberitzer Straße) zum Gegenstand hat, sind die Grundstücksflächen östlich der Heidestraße seit 2012 durch das separate Bebauungsplanverfahren (1-62b) sowie die vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92VE und 1-93VE beplant worden. Für den Baublock zwischen der Döberitzer Straße und der Minna-Cauer-Straße ist ebenfalls ein eigenständiges Bebauungsplanverfahren (1-62c) vorgesehen. Die Teilung wurde aufgrund absehbar unterschiedlicher Zeitläufe bei der Konkretisierung der Planung vorgenommen. Die Heidestraße und die für ihre geplante Verbreiterung erforderlichen Flächen sowie die Nordhafenbrücke und der Knotenbereich Perleberger Straße/ Heidestraße werden durch den am 13. März 2013 festgesetzten planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 1-63 überplant. Die Bebauungspläne 1-62a, b und c wurden in enger Abstimmung miteinander aufgestellt und nach Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans 1-62b durch die vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92VE und 1-93VE ergänzt.

Die Geltungsbereiche der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne 1-62a, b und c, sowie der festgesetzten Bebauungspläne 1-63, 1-92 VE, 1-93 VE und II-201c umfassen gemeinsam das geplante neue Stadtquartier „Europacity“ beiderseits der Heidestraße, für das eine zusammenhängende städtebauliche Entwicklung realisiert werden soll.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a umfasst in der Flur 43 folgende Flurstücke:
Vollständig: 52/1, 54, 56, 58, 61, 83/1, 257, 305, 341, 343, 351, 353, 355, 357 und 375,.
Anteilig: 285, 314 und 345.

Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des ehemaligen Containerbahnhofs westlich der Heidestraße (Flurstück 375) wurden Ende 2014 von der Deutschen Bahn AG an eine private Eigentümer-/ Projektentwicklungsgesellschaft verkauft. Das Eckgrundstück Heidestraße/ Perleberger Straße (Flurstück 285) befindet sich im Eigentum des Liegenschaftsfonds Berlin. Einzelne Grundstücke im südlichen Abschnitt der Heidestraße gehören privaten Einzeleigentümern (Flurstücke 52/1, 58, 305, 341 und 343) bzw. der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) (Flurstücke 54, 56, 351, 353, 355 und 357).

Das Flurstück 345 an der nördlichen Heidestraße (ehem. Grundstück Heidestraße 25) und die Grundstücke Döberitzer Straße 2 und 3 (Flurstücke 61 und 257) stehen ebenfalls in privatem Eigentum.

Die Straßenverkehrsfläche der Döberitzer Straße (Flurstück 314) steht im Eigentum des Landes Berlin.

I.2.3 Städtebauliche Situation und Bestand

I.2.3.1 Stadträumliche Bedeutung

Der Neuordnungsbereich Heidestraße ist zurzeit vor allem ein Durchgangsraum am Rand der Berliner Innenstadt. Am südlichen Rand des Plangebiets und in der näheren Umgebung finden sich jedoch wichtige zentrale Nutzungen, die Ansatzpunkte für die zukünftige Entwicklung darstellen. Hierzu gehören insbesondere der Bereich von Parlament und Regierung südlich der Spree sowie das Wirtschafts- und das Bau- und Verkehrsministerium weiter öst-

lich an der Invalidenstraße, die Charité mit Behandlungs-, Forschungs- und Lehreinrichtungen, das Bundeswehrkrankenhaus und das Naturkundemuseum. Unweit östlich des Gebiets an der Chausseestraße wird künftig auch die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes ansässig sein. Innerhalb des Neuordnungsbereichs liegt der Hamburger Bahnhof als Kern eines überregional wirksamen Kulturstandortes.

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

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

I.2.3.2 Naturräumliche Einbindung

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

Das Gelände ist weitgehend eben. Die Geländehöhen liegen zwischen 33,5 und 34,5 m über NHN (Normalhöhe Null). Etwas größere Höhenunterschiede weist der Bereich nördlich der Einmündung der Nordhafenbrücke auf, wo das Gelände im Zuge der Heidestraße zur Perleberger Brücke hin um etwa 4 m auf 38 m über NHN ansteigt.

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

I.2.3.3 Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet wurde viele Jahre hindurch als Bahngelände genutzt. Heute befinden sich westlich der Heidestraße die abgeräumten Gleisbetten und überwiegend befestigten, heute ungenutzten Flächen des 2003 aufgegebenen Containerbahnhofs (vor allem ehemalige Stellplatz- und Rangierflächen) mit einem zweigeschossigen Funktionsgebäude der Bahn. Das nördlich davon gelegene Grundstück an der Heidestraße verfügte bis 2012 über eine moderne Lagerhalle, ein Bürogebäude und ein Freilager und wurde durch einen Großhan-

delsbetrieb für Isoliermaterialien genutzt, jedoch inzwischen freigezogen und beräumt. Südlich des früheren Containerbahnhofs hat sich auf dem gewerblich geprägten Grundstück Heidestraße 46-52 in einem fünfgeschossigen Gewerbehof und verschiedenen Hallen und Nebengebäuden ein Standort für kreative Nutzungen mit Galerien, Ateliers und Architekturbüros entwickelt. Weiter südlich bis zur Döberitzer Straße erstreckt sich straßenseitig eine kurze, vor 1900 errichtete Wohnzeile; vereinzelt haben sich in den traditionellen Miethäusern auch gewerbliche Nutzungen eingerichtet. Die westlich hinter dieser Bebauung gelegenen Flächen liegen brach.

Auf der gegenüberliegenden Ostseite der Heidestraße prägten bis 2013 ehemalige Bahnflächen mit überwiegend befestigten Brachflächen sowie ein verstreuter Gebäudebestand mit niedrigen Funktionsgebäuden und ehemaligen Güterschuppen, die gewerblich genutzt wurden, das Stadtbild. Mit Ausnahme der so genannten Rieck-Halle (einem der früheren Güterschuppen, in dem seit 2008 die „Friedrich Christian Flick Collection“ gezeigt wird), eines denkmalgeschützten Gebäudes am Kanalufer (ehemaliger Kornversuchsspeicher) und eines temporär bestehenden Tankstellenstandortes wurden seit 2013 alle Gebäude in Vorbereitung der künftigen Neubebauung abgerissen und das Plangebiet präsentiert sich seither als weitgehend vegetationslose Baustellenfläche.

I.2.4 Geltendes Planungsrecht

I.2.4.1 Straßen- und Baufluchten

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

Die Döberitzer Straße wird durch ff. Straßen- und Baufluchtlinien vom 7.11.1892 in einer Breite von 19,0 m festgelegt, ist jedoch nur auf einem kurzen östlichen Teilstück in dieser Breite ausgebaut. Entlang der Heidestraße entspricht die durch A.C.O. (Allerhöchste Cabinets Ordre) vom 31.1.1872 erlassene Baufluchtlinie im Süden des Plangebietes der vorhandenen Bauflucht im Bereich Heidestraße 45 bis 55. Weiter nördlich entspricht die dort durch A.C.O. vom 9.8.1862, vom 31.1.1872 bzw. vom 11.12.1874 erlassene Baufluchtlinie in etwa der künftigen Begrenzung der Heidestraße.

Parallel zur östlichen Geltungsbereichsgrenze des vorliegenden Bebauungsplans wird die künftige Abgrenzung der Heidestraße durch die festgesetzten Straßenbegrenzungslinien vom 13. März 2013 (Bebauungsplan 1-63) bestimmt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 berücksichtigen dabei bereits die gebietsinternen Erschließungsstraßen im Bebauungsplan 1-62a und setzen in den – zum Zeitpunkt der Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 geplanten – Einmündungsbereichen keine Straßenbegrenzungslinie fest.

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

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

Der Baunutzungsplan wurde im Plangebiet jedoch nur für die Flächen wirksam, für die 1960 keine eisenbahnrechtliche Planfeststellung galt. Dies sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a nur die Einzelgrundstücke Heidestraße 23 (Eckgrundstück an der Perleber-

ger Brücke), 25 und 45-55; diese Grundstücke waren bzw. sind mit Wohn- und Gewerbegebäuden bebaut.

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

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

I.2.5 Verkehrserschließung

I.2.5.1 Öffentlicher Verkehr

Durch den 400 m südlich des Plangebiets gelegenen Hauptbahnhof besteht ein sehr guter Anschluss an den Eisenbahnfern- und Regionalverkehr. Die S-Bahn bietet einen dichten Taktverkehr in Richtung Osten und Westen, die U-Bahnteilstrecke zum Brandenburger Tor ist dagegen noch ohne größere Verkehrsbedeutung. Der nördliche Teil des Plangebiets ist vom Hauptbahnhof bis zu 1500 m, vom U-Bahnhof Reinickendorfer Straße etwa 800 m entfernt. Er wird zzt. durch eine Buslinie in der Heidestraße und zwei Buslinien in der Perleberger Straße erschlossen; weitere Buslinien verkehren über den Europaplatz am Hauptbahnhof. Ende 2014 wurde darüber hinaus eine Straßenbahnverbindung in der Invalidenstraße fertiggestellt.

Von der geplanten S-Bahnlinie S 21 (Planfeststellungsbeschluss von 2005, Planänderungsbeschluss vom 17. September 2010) sind zunächst nur geringe Verbesserungen hinsichtlich der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu erwarten, da die bisherige Planung noch keine Haltestelle im Bereich der Perleberger Brücke enthält. Die Realisierung dieser Haltestelle ist planerisch vorgesehen, jedoch von einer verkehrlichen Nachfrage abhängig, die wiederum von der weiteren Entwicklung der „Europa-City“ abhängt.

Entlang der Westseite des Plangebiets erstreckt sich ein etwa 80 m breites Bahngelände mit den Gleisanlagen der zum Hauptbahnhof führenden Fern- und Regionalbahnstrecken, die unmittelbar nördlich der Döberitzer Straße aus der Tunnel- in die Troglage übergehen und nach Norden bis zur Brücke über die Perleberger Straße weiter ansteigen, bzw. auf der westlichen Seite im ebenerdigen Verlauf die Perleberger Brücke unterqueren. Östlich der vorhandenen Fernbahntrassen sollen künftig die Gleise der S-Bahnlinie S 21 verlaufen.

Unmittelbar an das Plangebiet angrenzend plant die DB NETZ AG den Ersatzneubau und die Elektrifizierung der Gütergleise sowie die Verlängerung der Gleisanlagen und Errichtung neuer Rangierwege im Rahmen des Bauvorhabens „Erweiterung Infrastruktur des Hamburger und Lehrter Bahnhof“.

I.2.5.2 Kfz-Verkehr

Der weitaus größte Teil des Plangebiets wird über die Heidestraße für den Kfz-Verkehr erschlossen, die als übergeordnete Straße der Stufe II (gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr) und Bundesstraße B 96 eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion hat. Im Süden stellt die 2003 eröffnete Minna-Cauer-Straße den Anschluss an den Tiergartentunnel und die Invalidenstraße mit dem Bahnhofsvorplatz her, während der Südabschnitt der Heidestraße als Sackgasse abgehängt, jedoch noch nicht entsprechend zurückgebaut wurde. Im Norden stellt die Heidestraße über die Perleberger Straße die Verbindung in das nördliche Moabit und über die Fennstraße in Richtung Wedding her. Der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Süden wird mit der Bundesstraße B 96 jedoch über einen entsprechend ausgebauten Knoten auf die Nordhafenbrücke und weiter über die Sellerstraße in Richtung Wedding abgeleitet. 2014 verkehrten im Abschnitt der Heidestraße südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Durchschnitt werktäglich rund 40.000 Kfz), nördlich davon rund 17.500 Kfz am Tag. Die Nordhafenbrücke war täglich mit rund 28.600 Kfz belastet (durchschnittliche werktägliche Verkehrsmengen (Montag – Freitag, $DTV_{W)}$ für Kraftfahrzeuge (Pkw, Lkw, Krafträder, Busse) gemäß Verkehrsmengenkarte der Verkehrslenkung Berlin (VLB) von 2014).

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

Innerhalb des Plangebiets liegt noch die Döberitzer Straße, die nicht vollständig ausgebaut ist und westlich von der Heidestraße nach knapp 140 m als Sackgasse endet, jedoch als Zufahrt zu einem Rettungsplatz am Nordausgang der vorhandenen und geplanten Eisenbahntunnel dient.

I.2.5.3 Fuß- und Radverkehr

Die bislang wenig attraktiven Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr in der Heidestraße werden sich nach Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen durch die Anlage beidseitiger Radverkehrsanlagen und großzügig breiter Gehwegbereiche verbessern. In der Minna-Cauer-Straße, in der Invalidenstraße sowie im Straßenzug Perleberger Straße - Fennstraße sind ebenfalls standardgerechte Gehwege und Radverkehrsanlagen je Fahrtrichtung vorhanden.

Für den großräumigen Fuß- und Radverkehr in Nord-Süd-Richtung stehen künftig - außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplans - die Uferwege beiderseits des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals zur Verfügung. Auf der Ostseite des Kanals ist eine entsprechende Wegeverbindung bereits vorhanden; sie ist Teil des Radfernwegs Berlin-Kopenhagen. Der entsprechende Weg auf der Westseite des Kanals ist bisher nur im Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs ausgebaut; seine Weiterführung nach Norden wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-62b planungsrechtlich gesichert.

In Ost-West-Richtung gibt es derzeit zwischen der Invalidenstraße und der 1,5 km entfernten Perleberger Brücke keine Verbindung über die Bahntrasse hinweg in Richtung Moabit. Um die Europacity für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Westen an die Lehrter Straße anzuschließen und eine Vernetzung zum Stadtteil Moabit bzw. den dort befindlichen Grün- und Freiflächen zu ermöglichen, ist im Zusammenhang mit der Entwicklung der Flächen westlich der Heidestraße die Errichtung einer Fußgängerbrücke über die westlich gelegenen Gleisanlagen vorgesehen. Die planungsrechtliche Sicherung der Brückenverbindung (etwa in Höhe der Mitte des Plangebiets) soll in einem eigenen Bebauungsplanverfahren (I-88C) erfolgen.

Das Bebauungsplangebiet selbst ist bisher mit Ausnahme des kurzen Abschnitts der Döberitzer Straße für Fußgänger und Radfahrer nicht allgemein zugänglich. Die Döberitzer Straße ist Teil einer geplanten übergeordneten Grün- und Wegeverbindung in Ost-West-Richtung. Der sogenannte „Döberitzer Grünzug“ soll eine Verbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park westlich der Lehrter Straße und dem Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals herstellen.

I.2.6 Technische Infrastruktur

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

Die benannten Leitungstrassen befinden sich auch künftig vollständig innerhalb von öffentlichen Flächen, überwiegend in Straßenverkehrsflächen. Notwendige Umverlegungen im Rahmen der Neubebauung betreffen nur Anlagen und Leitungstrassen der internen Gebietsversorgung. Dazu gehören ggf. auch zwei Netzstationen sowie eine Übergabestation für die Stromversorgung, die im Bereich künftiger Bauflächen liegen.

Südlich des Straßenknotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke befindet sich im Geltungsbereich des angrenzenden Bebauungsplans 1-62b ein umzäuntes, einschließlich Böschungsbereich etwa 900 m² großes Niederschlagsrückhaltebecken, in das über eine unterirdische Leitung Niederschlagswasser vom ehemaligen Containerbahnhofsgelände und von der Fernbahntrasse eingeleitet wird. Diese weiterhin bahnbetriebsnotwendige Regenwasserleitung unterliegt weiterhin der Planfeststellung.

I.2.7 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a und in seiner unmittelbaren Umgebung sind keine in die Berliner Denkmalliste eingetragenen Bau-, Garten- oder Bodendenkmale vorhanden. Die Flächen werden auch nicht als archäologisches Verdachtsgebiet eingestuft.

I.2.8 Schutzbereich Flughafen Tegel, Störwirkungen auf Radaranlagen

Das Plangebiet liegt teilweise im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel; insofern sind bei der Planung die Belange der Luftfahrt zu berücksichtigen.
Nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 b) LuftVG dürfen im Bauschutzbereich Bauwerke, die eine Höhe von 82,50 m über NHN überschreiten, erst nach Zustimmung durch die Oberste Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gilt im gleichen Maße u.a. auch für Bauhilfsmittel, wie beispielsweise Kräne. Die Feststellung, ob ein Bauvorhaben im Bauschutzbereich liegt, ermittelt die Oberste Luftfahrtbehörde für den konkreten Einzelfall. Am Standort Heidestraße ist zusätzlich auch

die Unbedenklichkeit von Bauvorhaben im Hinblick auf die Störwirkungen auf Navigationsanlagen zu prüfen (Anlagenschutzbereich).

Die Errichtung des bis zu 23-geschossigen Hochhauses nahe der Perleberger Brücke tangiert außerdem die Belange der Luftverteidigung. Bei vollständiger Ausnutzung der zulässigen Bauhöhe ragt das Gebäude rund 14 m in den Erfassungsbereich des Luftraumüberwachungsradars auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof und stellt damit ein nicht unerhebliches Störpotenzial dar.
Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind daher die Störeinflüsse des geplanten Gebäudes und der umliegenden Hochbauten signaturtechnisch zu begutachten und die Ergebnisse mit der Bundeswehr abzustimmen.

I.3 Planerische Ausgangssituation

I.3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

I.3.1.1 Landesentwicklungsprogramm

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

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

I.3.1.2 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), die siedlungsplanerischen Grundsätze (insbesondere die vorrangige Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotentiale innerhalb bestehender Siedlungsgebiete, Grundsatz 4.1) sowie die einzelhandelsrelevanten Ziele und Grundsätze (Begrenzung und Konzentration auf zentrale Orte, bei zentrenrelevanten Sortimenten auf Standorte in städtischen Kernbereichen, Ziel 4.7, Grundsätze 4.8 und 4.9); nach der Festlegungskarte 2 des LEP liegt das Plangebiets außerhalb eines solchen Kernbereichs.

Zurzeit wird ein neuer Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg erarbeitet (LEP HR), der 2019 in Kraft treten soll. Auf der Grundlage eines abgestimmten Vorentwurfes wird in der zweiten Jahreshälfte 2016 das zugehörige Beteiligungsverfahren eingeleitet.

I.3.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 9. Juni 2016 (ABl. S. 1362) stellt den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans als gemischte Baufläche M2 dar; südlich der Döberitzer Straße und ihrer östlichen Verlängerung schließen gemischte Bauflächen M1 (Bebauungspläne 1-62 b und c) an. Die beiden Bauflächen werden durch einen Grünzug (dargestellt in symbolischer Breite) im Zuge bzw. in Verlängerung der Döberitzer Straße voneinander getrennt, der Teil einer übergeordneten Grünverbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park und dem Panke-Grünzug ist.

Die Heidestraße (Bebauungsplan 1-63) ist von der Einmündung der Minna-Cauer-Straße bis zur Perleberger Brücke als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt, die den Nord-Süd-Tunnel mit der Perleberger Straße verbindet. Der Flächennutzungsplan stellt die gegenwärtige Führung der Bundesstraße B 96 über die Nordhafenbrücke dagegen nicht als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dar; dies entspricht dem Verkehrskonzept des Plans, der sich auf die Grundzüge der Planung beschränkt; die Einstufung eines Straßenzuges als Bundesstraße ist dadurch nicht in Frage gestellt. Im Bereich der nachrichtlich übernommenen Bahnfläche stellt der Plan eine neue Bahnlinie mit einem Bahnhof an der Perleberger Brücke dar. Weiterhin sind schadstoffbelastete Böden durch zwei entsprechende Symbole gekennzeichnet, die sich jedoch außerhalb des vorliegenden Geltungsbereichs befinden.

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) die folgenden Erläuterungen:

- M2-Flächen sind dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Sie tragen den Charakter eines Mischgebiets oder der Mischung verschiedener Baugebiete ohne prägende Hauptnutzung. Entsprechend ihrer spezifischen Charakteristik soll hier vorrangig eine Mischung von Nutzungen entwickelt werden. Hierzu gehören neben Mischgebieten auch andere Baugebiete, soweit sie durch ihr Zusammenwirken bezogen auf die M2-Fläche ebenfalls eine Mischnutzung ohne prägende Hauptnutzung bilden.

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

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62a sind aus dem Flächennutzungsplan entwickelt (vgl. III.2).

I.3.3 Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm Berlin in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (ABl. S. 1314) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz, Erholung/ Freiraumnutzung sowie Ausgleichsflächen für das Land Berlin dar.

<u>Naturhaushalt/Umweltschutz</u>

Der Programmplan stellt das gesamte Plangebiet noch als Industrie- und Gewerbefläche dar. Entsprechend der Legende zum Plan gelten jedoch bei Nutzungsänderungen gemäß Flächennutzungsplan die Maßnahmen für die neue Nutzung. Da es sich laut Flächennutzungsplan bei der neuen Nutzung um eine gemischte Baufläche (M2) handelt, gelten dementsprechend die Ziele des Programmplans für Siedlungsgebiete. Diese Ziele umfassen:

- die Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen,
- kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung,
- die Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes bei Entsiegelung,
- eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung,
- die Förderung emissionsarmer Heizsysteme,
- den Erhalt bzw. die Neupflanzung von Stadtbäumen sowie die Sicherung einer nachhaltigen Pflege,
- die Verbesserung der bioklimatischen Situation der Durchlüftung,
- den Erhalt, die Vernetzung und die Neuschaffung klimawirksamer Grün- und Freiflächen,
- die Vernetzung klimawirksamer Strukturen sowie
- die Erhöhung der Rückstrahlung.

Das Plangebiet liegt außerdem im Vorsorgegebiet Luftreinhaltung, das die gesamte Berliner Innenstadt umfasst. Dort gelten die zusätzlichen Ziele

- Emissionsminderung sowie
- Erhalt von Freiflächen bzw. Erhöhung des Vegetationsanteils.

Weiterhin befindet sich das Plangebiet auch innerhalb des Vorsorgegebiets Klima, in dem folgende Ziele gelten:

- Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume
- Vernetzung von Freiflächen
- Sicherung und Verbesserung des Luftaustausches und Vermeidung von Luftaustauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen
- Sanierung bzw. Profilierung öffentlicher Grünanlagen
- Erhalt bzw. Neupflanzung von Stadtbäumen und Sicherung einer nachhaltigen Pflege
- Sicherung der Funktionen des Waldes als Treibhausgassenke und Trinkwasserentstehungsgebiet
- Dauerhafte Sicherung der Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen
- Verbesserung der lufthygienischen Situation
- Vermeidung bzw. Ausgleich von Bodenversiegelung

<u>Biotop- und Artenschutz</u>

Dieser Programmplan 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, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt,
- Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen in Grünanlagen, Kleingärten und Industriegebieten,
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung,
- Extensivierung der Pflege in Teilen von Grün- und Parkanlagen
- Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands,
- Verbesserung der Biotopqualität in Großsiedlungen sowie

- Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

Landschaftsbild

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

- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung,
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungselemente und gesonderter Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge,
- Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen
- Erhalt des Volkspark-, Kleingarten und Friedhofringes als Element der Stadtstruktur und Ergänzung durch neue Parkanlagen
- Entwicklung des Grünanteils in Gewerbegebiete und auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen),
- Beseitigung von Landschaftsbeeinträchtigungen,
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente und Anlage ortsprägender Freiflächen, begrünter Straßenräume und Stadtplätze bei Siedlungserweiterung

Die westlich angrenzende Bahntrasse wird als Bahntrasse besonderer Gestaltqualität eingestuft und soll als städtisches und siedlungsgeprägtes Strukturelement erhalten werden.

Erholung und Freiraumnutzung

Der Programmplan 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 und Qualifizierung kleiner, quartiersbezogener Freiflächen
- Entwicklung von Wegeverbindungen,
- Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung,
- Dach- und Fassadenbegrünung sowie
- Baumpflanzungen auf geeigneten Flächen.

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 südlich des Plangebiets und eine ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufende Grünverbindung in Höhe des Nordhafens. Hier sollen die Entwicklung und Neuanlage von Grünflächen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten unter Einbindung aller Altersklassen und der Berücksichtigung barrierefreier Gestaltung sowie die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Nutzungsvielfalt angestrebt werden. Weiterhin sind der Ausbau von Kooperationen in der Nutzung und Pflege durch eine Förderung des bürgerschaftlichen Engagements sowie die Berücksichtigung der biologischen Vielfalt entsprechend der Zweckbestimmung, der Gestaltung, der Nutzung sowie der historischen und kulturellen Bedeutung der Grünfläche Ziele dieses Konzepts.

In der Begründung zum Landschaftsprogramm werden Größenrichtwerte für Frei- und Grünflächen genannt, die im Rahmen städtebaulicher Planungen anzustreben sind.

Größenrichtwerte für Grünflächen und Kinderspielplätze

Fläche	Richtwert [m²/Einw.]	Erläuterung
Private Grünfläche auf Wohngrundstücken	11	überwiegend Vegetationsflächen (Dachbegrünungen können eingerechnet werden), eingeschlossen Freizeit- und Bewegungsflächen für Erwachsene (nutzbar mindestens 1 m²/Einwohner)
Spielplätze auf Wohngrundstücken	4 (je WE)	mindestens 50 m², gemäß Bauordnung
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
Spielplätze	1,5	Bruttospielfläche, dies entspricht einer nutzbaren Fläche von 1 m² pro Einwohner entsprechend dem Richtwert des Kinderspielplatzgesetzes

Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption

Im Rahmen der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption wurden Suchräume und Flächen ermittelt, für die aus gesamtstädtischer Sicht ein besonderes Handlungserfordernis besteht. In den ermittelten Flächen sollen bevorzugt Ausgleichsmaßnahmen verwirklicht werden, die zur Bewältigung von Eingriffen an anderer Stelle im Stadtgebiet erforderlich werden.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Ausgleichssuchraums „Freiraumachsen“, in dem Ausgleichsmaßnahmen prioritär verwirklicht werden sollen.

Berücksichtigung der Programmpläne im Bebauungsplan

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans und der Erarbeitung des Umweltberichts wurden die für den Geltungsbereich relevanten Ziele des Landschaftsprogramms so weit wie möglich berücksichtigt. Manche Ziele mussten in Abwägung mit anderen Belangen im Rahmen der Abwägung allerdings zurücktreten (vgl. Aussagen in Abschnitt II - Umweltbericht).

I.3.4 Stadtentwicklungsplanungen

Stadtentwicklungspläne werden für die räumliche Entwicklung des gesamten Stadtgebietes insbesondere zu den Themenkomplexen Wohnen, Industrie und Gewerbe, Einzelhandel, Verkehr, Klima sowie Ver- und Entsorgung erarbeitet.

Die Stadtentwicklungspläne sind von der Gemeinde beschlossene Entwicklungskonzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB, die bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen sind.

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 drei Jahren seit 2010 andererseits hat zu einem Nachfragedruck auf dem Berliner Wohnungsmarkt geführt, der neben mietpreisdämpfenden Maßnahmen im Wohnungsbestand vor allem die Förderung des Wohnungsneubaus erfordert.

Der ermittelte Wohnungsbedarf liegt bei 137.000 neuen Wohnungen bis 2025, ausgehend vom Jahr 2012.

Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 benennt die raumbezogenen wohnungspolitischen Leitbilder, Ziele, Instrumente und Maßnahmen vor allem für den geplanten Neubau von Wohnungen und identifiziert umfangreiche Flächen, die für Wohnungsneubau zu aktivieren sind.

Die Karte „Große Wohnungsneubaustandorte“ benennt 24 größere Neubaubereiche mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont und einem Neubaupotenzial von insgesamt rund 72.000 Wohneinheiten im stadträumlichen Zusammenhang. Die Standorte befinden sich in städtebaulich integrierten, hoch erschlossenen Lagen, vorzugsweise in der Inneren Stadt oder am Innenstadtrand, in räumlicher Nähe zu U-, S- oder Straßenbahnhaltestellen oder in stadträumlich für das Wohnen besonders attraktiven Wasserlagen.

Das Plangebiet als Teil der künftigen Europacity beiderseits der Heidestraße wird zusammen mit dem Bereich Lehrter Straße als mittelfristig bis 2020 realisierbares Wohnungsbaupotenzial mit rund 3.000 Wohneinheiten eingestuft.

I.3.4.2 Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren 3)

Der Senat hat am 12. April 2011 den "Stadtentwicklungsplan Zentren 3 (StEP Zentren 3)" beschlossen. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 3 legt auf der Grundlage des Flächennutzungsplans die städtischen Zentren Berlins – mit Ausnahme der Nahversorgungszentren – fest. Die dem Plangebiet nächstgelegenen Zentren liegen im Bereich der historischen Mitte (Zentrumsbereich), an der Müllerstraße (Hauptzentrum) und an der Turmstraße (besonderes Stadtteilzentrum). Das Plangebiet selbst liegt nicht innerhalb eines städtischen Zentrumsbereichs.

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

I.3.4.3 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 Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße sind insbesondere die folgenden Ziele und Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans von Bedeutung:

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

- Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen.

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

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

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

I.3.4.4 Stadtentwicklungsplan Klima

Der Stadtentwicklungsplan Klima 2011 (StEP Klima) stellt die Ziele des Landes Berlin hinsichtlich der Steuerung von Stadtentwicklungsprozessen unter klimatischen Gesichtspunkten und Maßnahmen zur Anpassung an den erwarteten Klimawandel und seine Begleiterscheinungen dar. Dabei geht der Plan auf verschiedene klimabezogene Themen wie Bioklima, städtisches Grün sowie Gewässerqualität und Starkregen ein.

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

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

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

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

I.3.4.5 weitere Stadtentwicklungspläne

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

I.3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

I.3.5.1 Planwerk Innere Stadt

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

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

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

Die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen diesen Planungszielen.

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

Die Darstellungen einer künftigen Bebauung im Planwerk Innenstadt entsprechen dem im Zusammenhang mit dem Masterplan Heidestraße (s.u.) erarbeiteten städtebaulichen Konzept des Büros ASTOC von 2009 sowie dessen inhaltlicher Weiterentwicklung von 2015 und 2016, die den Festsetzungen des 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 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 sollen durch überhöhte Erdgeschosse die baulichen Voraussetzungen zur Unterbringung von Läden und Gastronomie geschaffen werden. Shopping Center sind als Handelsformate nicht vorgesehen. Dies ist durch die verbindliche Bauleitplanung zu regeln.
- Der notwendige Gemeinbedarf ist im Gebiet zu berücksichtigen. Im Bedarfsfall gehört hierzu eine Grundschule, die im Quartier, im angrenzenden Gebiet an der Lehrter Straße oder durch den Ausbau bestehender Einrichtungen unterzubringen ist.

2. Das Stadtquartier Heidestraße in die Stadt einbinden

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

3. Den Standort Heidestraße nachhaltig und klimagerecht entwickeln

- Durch die Konversion des Bahn- und Gewerbeareals wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und der Außenraum geschont. Das Leitbild für eine klimagerechte Stadt der Zukunft, konzipiert sowohl als kompakte als auch aufgelockerte Stadt muss hier umgesetzt werden.
- Maßnahmen zum Schutz der natürlichen Ressourcen (Regenwassernutzung und –versickerung, Nutzung regenerativer Energien, Dichte und Kompaktheit der Gebäude, u. a.) finden im Planungsprozess und in der Realisierung Anwendung. Dabei kann die Anbindung an Nah- und Fernwärmeversorgung eine große Bedeutung gewinnen. Es wird das Ziel angestrebt, über die geltenden Regelungen hinaus die Werte für CO_2 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.
- Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine stadtverträgliche Steuerung und Lenkung des Verkehrs durch ein flächendeckendes Parkraumkonzept soll zur Verminderung des Individualverkehrs beitragen.
- Die Entwicklung des Standortes Heidestraße erfolgt unter umweltgerechten Gesichtspunkten. Zu hohe verkehrsverursachte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, sollen vermieden werden. Die Ziele der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet.

4. Die stadtstrukturellen und freiräumlichen Qualitäten mit besonderer Identität entwickeln

- Das Stadtquartier erhält durch verschiedene Platz- und Raumfolgen in Ost-West-Richtung (Platz am Döberitzer Grünzug, Stadthafen, Platz und Park am Nordhafen) einen eigenen Rhythmus.
- Die hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten werden durch das differenzierte Grün- und Freiraumnetz mit unterschiedlichen Charakteren ergänzt.
- Durch den neuen Stadthafen wird ein Quartiersmittelpunkt geschaffen, der zugleich den öffentlichen Raum der Straße mit dem öffentlichen Raum des Kanals verbindet und die Identität des Stadtquartiers entscheidend prägt.
- Der Kanalraum mit der Uferpromenade ist die wichtigste Freiraumachse.
- Der Europaplatz als nördlicher Ausgang des Hauptbahnhofs ist als eine gestalterische Einheit über die Invalidenstraße hinaus zu realisieren.
- Die nördliche Grünachse wird durch den Sellerpark, den Nordhafenpark und dem landschaftlich geprägten Stadtplatz definiert. Diese ist Bestandteil der Freiraumvernetzung, dient der Anbindung an den S-Bahnhalt und soll die Funktionen im Gebiet gliedern.

5. Das Verkehrsnetz integrativ ausbauen

- Die Heidestraße wird zu einem Boulevard mit gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und Relevanz ausgebaut.
- Der ÖPNV wird gefördert und ausgebaut. Die Option einer S-Bahn Station an der Perleberger Brücke soll im Zuge der Entwicklung weiter verfolgt werden.
- Die gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der geplanten S-Bahnstation aus den geplanten Quartieren zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bus wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Die dem Beschluss beigefügte Planzeichnung enthält in generalisierender Darstellungsweise Aussagen

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

I.3.5.3 Fördergebiet „Stadtumbau West“

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

Zu den für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a aufgeführten Maßnahmen gehört eine Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf der Döberitzer Straße bis zum geplanten Kunst-Campus. Der so genannte „Döberitzer Grünzug“ ist als übergeordnete Grünverbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park westlich des Poststadions und dem Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals konzipiert. Teile dieses Grünzuges sollen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme der Planfeststellung von 1995 (Nord-Süd-Verbindung) und der 2003/2005 modifizierten Planfeststellung für die S 21 umgesetzt werden.

I.3.5.4 Stadtentwicklungskonzept 2030

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

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

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

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

I.3.5.5 Lärmaktionsplan

Mit der Umgebungslärmrichtlinie hat die Europäische Union erstmalig Vorschriften zur systematischen Erfassung von Lärmbelastungen und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen erlassen. Ziel der Richtlinie ist es, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen der in den letzten Jahren steigenden Lärmbelastung zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern, insbesondere in den großen Städten und Ballungsräumen.

In Berlin wurde im Jahr 2008 erstmalig ein Lärmaktionsplan aufgestellt. Er wurde durch den Lärmaktionsplan 2013 - 2018 fortgeschrieben. 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.

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

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

Die Kartierung erfolgt jeweils separat für die Lärmquellen Kraftfahrzeuglärm, lokaler Schienenverkehrslärm (U-Bahn, Straßenbahn), Eisenbahnlärm (S-Bahn, Fernbahn) und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm. Die Werte sind nur bedingt mit den Beurteilungspegeln

vergleichbar, die auf Grundlage anderer Berechnungsverfahren, z.B. nach der DIN 18005-1 oder der 16. BImSchV ermittelt wurden.

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

1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts:
Bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.

2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts:
Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärmminderungsplanung.

Werden Gebiete, die auch dem Wohnen dienen sollen, in Bereichen geplant, die bereits hohen Geräuschimmissionen 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. Das ist hier zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Kraftfahrzeuglärm ist der Straßenzug Heidestraße Teil des in der Kartierung erfassten Hauptstraßennetzes. Die Pegel liegen in den straßennahen Bereichen sowohl hinsichtlich des Tag-Abend-Nacht-Lärmindexes als auch des Nachtlärmindexes über den Schwellenwerten der ersten Stufe des Lärmaktionsplans. Durch den Personen- und Güterverkehr der westlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnanlagen werden ebenfalls Überschreitungen der Schwellenwerte verursacht.
Das Plangebiet befindet sich nicht in einem Konzeptgebiet des Lärmaktionsplans und auch im Umfeld sind keine Konzeptstrecken vorhanden.

Im Allgemeinen wird hinsichtlich der Berücksichtigung der Lärmminderungsplanung bei städtebaulichen Planungen auf den Anhang „Handreichung zur umfassenden Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung – Aspekt Lärmminderung“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2013) verwiesen. Darin ist verankert, dass z.B. 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 kann. 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.

I.3.5.6 Luftreinhalteplan Berlin 2011 - 2017

Das Land Berlin hatte 2005 einen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufgestellt, dessen Ziel insbesondere die Verringerung der Feinstaubbelastung bis 2010 war. Die Aufstellung des Plans war erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (Tagesmittel) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) in Berlin überschritten wurde.

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

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

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

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

I.3.5.7 Leitlinie "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung"

Am 28. August 2014 wurde das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" veröffentlicht. Eine erste Aktualisierung der Leitlinie erfolgte am 14. April 2015. Auf dieser Grundlage hat der Senat am 16. Juni 2015 den Bericht über die Einführung des "Berliner Modells" beschlossen. Daher sind die damit verfolgten Ziele für den Abschluss städtebaulicher Verträge zu Wohnungsbauvorhaben, für die ein Bebauungsplan neu aufgestellt oder wesentlich geändert wird, in der Abwägung zu berücksichtigen. Mit dem "Berliner Modell" wird sichergestellt, dass ein Vorhabenträger im Regelfall an den Kosten für jene Maßnahmen, die Voraussetzung oder Folge des Vorhabens sind, in angemessener Weise und Höhe beteiligt wird. Dabei handelt es sich zum einen insbesondere um die technische Infrastruktur, also z.B. die Erschließung, und zum anderen um die soziale Infrastruktur, wozu Kindertageseinrichtungen und Grundschulen zählen. Darüber hinaus ist mit dem Vorhabenträger zu vereinbaren, dass ein prozentualer Anteil der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen gemäß den jeweils aktuellen Wohnungsbauförderbestimmungen des Landes Berlin versehen wird. In der aktuellen Leitlinie zum "Berliner Modell" (Stand 14.04.2015) beträgt dieser Anteil 25 Prozent der entstehenden Wohneinheiten. Für Projekte auf Grundstücken im Eigentum des Landes Berlin soll jedoch eine höhere Quote (z.B. 30 Prozent) angestrebt werden. Die Regelungen des "Berliner Modells" sind auch dann anzuwenden, wenn eine städtische Wohnungsbaugesellschaft Vertragspartner des Landes Berlin ist.

I.3.6 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte

(a) Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept der vom Bezirk Mitte am 18. November 2004 beschlossenen Bereichsentwicklungsplanung (BEP) geht entsprechend dem damaligen Konzept des Flächennutzungsplans noch von einer Verlegung der Bundesstraße B 96 an den Rand der Bahnfläche aus. Es stellt den Bereich zwischen dem Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal und der Heidestraße sowie einen Streifen westlich dieser Straße als allgemeines Wohngebiet W1 (hohe Dichte) dar. Die übrigen Flächen nördlich der Döberitzer Straße bis zur verlagerten Bundesstraße sind als Mischgebiet mit hohem Gewerbeanteil dargestellt.

(b) Fachplan Grün- und Freiflächen

Der Fachplan Grün- und Freiflächen des Bezirks Mitte von Berlin (Bezirksamtsbeschluss vom 2. Dezember 2008, BVV-Beschluss vom 18. Juni 2009) als ergänzender sektoraler Fachplan zur Bereichsentwicklungsplanung trifft Aussagen zum künftigen Freiraumkonzept, die auch den Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße betreffen. Dargestellt werden in Erweiterung der vorhandenen uferbegleitenden Grünflächen am Nordhafen Grünflächen beiderseits der Heidestraße, die auch einen Spielplatzstandort mit einschließen. Der Döberitzer Grünzug ist als bezirkliche Grünverbindungen dargestellt; östlich der Heidestraße, d.h. außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplan 1-62a sind der künftige Uferweg

entlang des Schifffahrtskanals und südlich der Kieler Brücke zwei weitere Kanalquerungen dargestellt.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Bereichsentwicklungsplanung.

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

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

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

I.3.8 Angrenzende Bebauungspläne

I.3.8.1 Bebauungsplan 1-63

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

Der Bebauungsplan 1-63 dient der planungsrechtlichen Vorbereitung der mittlerweile bereits weitgehend realisierten 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 planfeststel-

lungsersetzende Wirkung im Sinne von § 17b Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz und trifft auch Regelungen insbesondere zur baulichen Aufteilung der Straßenverkehrsflächen.

I.3.8.2 Bebauungspläne 1-62b und c

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

Der Bebauungsplan 1-62b dient der planungsrechtlichen Vorbereitung der städtebaulichen Umstrukturierung der Flächen östlich der Heidestraße und trifft Festsetzungen insbesondere zu Art und Maß der baulichen Nutzung auf den Baugrundstücken. Entlang der Heidestraße und im Bereich nördlich des früheren Hamburger Bahnhofs sieht der Plan Mischgebietsflächen, entlang des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals 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 Wasserbecken, ein Uferweg entlang des Kanals und eine Wegeverbindung im Zuge des Döberitzer Grünzugs sollen ein zusammenhängendes Grün- und Freiflächensystem und eine straßenunabhängige öffentliche Durchwegung schaffen. Zur besseren Vernetzung der Grünflächen und Wegeverbindungen wird der Bau von zwei Brücken über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal planungsrechtlich vorbereitet.
Der Bebauungsplan 1-62b wurde am 8. Juli 2016 festgesetzt.

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

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

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

Der Bebauungsplan 1-93 VE wurde am 9. Oktober 2015 und der Bebauungsplan 1-92 VE am 2. Dezember 2015 festgesetzt.

I.3.8.4 Bebauungsplan 1-67 VE

Westlich der vorhandenen Bahnanlagen befindet sich der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-67 VE. Ziel ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines allgemeinen Wohngebietes auf bislang städtebaulich ungeordneten ehemaligen Bahnflächen mit geringer Nutzungsintensität. Grundlage bildet ein städtebauliches Konzept, dass in einem Gutachterverfahren erarbeitet und nachfolgend weiterentwickelt wurde. Der Bebauungsplan 1-67VE wurde am 3. Mai 2016 festgesetzt (GVBl. S. 249).

I.3.8.5 Bebauungsplan I-88 C

Der Bebauungsplan 1-88 C, für den am 28. Februar 2012 der Aufstellungsbeschluss gefasst wurde, dient der Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen für die vorgesehene Brücke über die westlich des Bebauungsplangebiets 1-62a angrenzenden Bahnanlagen und angrenzender Flächen. In den Geltungsbereich einbezogen wurden neben der Brücke selbst die beiderseits erforderlichen Flächen für die Unterbringung der Brückenwiderlager und Zugangsbauwerke. Die benötigten Flächen im Brückenvorfeld wurden dementsprechend aus den damaligen Bebauungsplänen 1-62 und 1-67 ausgegliedert.

I.3.9 Planfeststellungen

I.3.9.1 Bahnflächen Hamburg-Lehrter-Güterbahnhof

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

Ein Großteil der Flächen westlich der Heidestraße war eisenbahnrechtlich gewidmet. Gemäß Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 8. Juni 2011 (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)) wurden die ehemaligen Flurstücke der Gemarkung Tiergarten, Flur 43, 20/1, 22/1, 24/1, 26/1, 28/1, 36/1 und 223 (tlw.), die jetzt das die Flurstücke 305 und 375 bilden (Gesamtfläche von ca. 83.158 m²), per 26. Juli 2011 mit Einschränkung der Vorhalteflächen für die S 21 und einer bestehenden Regenwasserleitung (s. I.3.9.2) von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Eine schmale Teilfläche am westlichen Rand des Flurstücks 375 wird als temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn vorerst weiterhin für Bahnbetriebszwecke benötigt. Auch der westliche Teil des Flurstücks 257 nördlich der Döberitzer Straße unterliegt als temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn weiterhin der Planfeststellung, während das Flurstück im Übrigen aus der eisenbahnrechtlichen Widmung entlassen wurde.

Die westlich an das Plangebiet angrenzenden vorhandenen Bahnanlagen des Hamburger und Lehrter Bahnhofs sind in Betrieb befindliche planfestgestellte Bahnanlagen.

I.3.9.2 Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin

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

Zu den planfestgestellten Anlagen gehört weiterhin das Regenrückhaltebecken südöstlich des Knotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke, das der Rückhaltung und Vorklärung der vom Brückenbauwerk der Fernbahn und auf dem Gelände des früheren Containerbahnhofs anfallenden Niederschlagswasser dient. Eine im Plangebiet über das Flurstück 375 verlaufende unterirdische Zuleitung von den westlich gelegenen Bahnflächen unterliegt bis zur Realisie-

rung einer anderweitigen Entwässerungslösung weiterhin der Planfeststellung und wird im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Im Planfeststellungsbeschluss zu den Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin (VZB) vom 12. September 1995 wurden ferner zur Kompensation der vom Vorhaben verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen auf Flächen westlich der Heidestraße planfestgestellt.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Planfeststellungsbeschluss ist u.a. die Eingrünung von Parkplatzflächen auf dem Hamburg-Lehrter Containerbahnhof als Kompensationsmaßnahme Nr. 2.4 vorgesehen. Festgesetzt ist auf einer Fläche von 6.000 m² auf dem Flurstück 375 die Pflanzung von 2.400 m² standortgerechter Sträucher Auf der Fläche sollen zudem 35 Hochstämme gepflanzt werden. Für die übrige Fläche ist die Ansaat von Landschaftsrasen RSM 7.1.2 vorgesehen. Die Maßnahme wurde durchgeführt. 4.350 m² der Maßnahmefläche liegen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans.

Die entsprechenden Maßnahmen müssen bei anderweitiger Inanspruchnahme dieser Flächen an anderer Stelle vollständig ersetzt werden. Der Teil der Maßnahmefläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a wird jetzt als Baufläche und als Verkehrsfläche festgesetzt, so dass ein Eingriff in die durchgeführten Maßnahmen bei Umsetzung der Planung entsteht. Dieser Eingriff unterliegt nicht der Abwägung, sondern ist vollständig auszugleichen (vgl. Kap. II.2.4.2.). Vorgesehen ist eine Verlagerung auf die 4.600 m² große, im Bebauungsplan festgesetzte Platzfläche in Höhe der Nordhafenbrücke.

Weiterhin war im landschaftspflegerischen Begleitplan als Kompensationsmaßnahme Nr. 2.2 die Schaffung eines Grünzuges zwischen der Döberitzer Straße und dem ehemaligen Zellengefängnis zur Wohnumfeldverbesserung verankert. Für die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug waren ursprünglich Flächen nördlich der Minna-Cauer-Straße einschließlich der im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a liegenden Teilfläche der Döberitzer Straße vorgesehen.

Im Zuge der Weiterentwicklung und Konkretisierung der Planungsziele für die Flächen nördlich des Hauptbahnhofes wurde 2009 vom Senat des Landes Berlin ein Entwicklungskonzept (Masterplan Heidestraße) beschlossen, dass für Teilflächen der geplanten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme andere Nutzungen vorsah. Beim Eisenbahnbundsamt (EBA) wurde deshalb eine teilweise räumliche Verlagerung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen beantragt. Im Zuge eines Änderungsverfahrens ist die Lage der Kompensationsflächen daraufhin neu bestimmt worden, die Plangenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt erfolgte am 20.02.2015.

Die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug soll zukünftig ausschließlich westlich der bestehenden Bahntrasse und damit außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62a realisiert werden. Die ursprünglich geplanten Einzelmaßnahmen (insbesondere die Pflanzung von Hochstämmen, Sträuchern und Heistern, die Freihaltung von Sukzessions- und Ruderalflächen sowie die Ansaat von Landschaftsrasen) bleiben unverändert bestehen und können auf der geänderten Fläche vollständig realisiert werden. Die Verteilung der Einzelmaßnahmen kann auf einer größeren, als der ursprünglich geplanten Fläche erfolgen und damit schlüssiger gestaltet werden. Auch die mit dem Döberitzer Grünzug angestrebte Verbindungsfunktion zwischen den Wohnquartieren an der Lehrter Straße und den künftigen Nutzungen an der Heidestraße bis zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal kann weiterhin umgesetzt werden.

I.3.9.3 S 21 „Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof“

Als S-Bahnlinie S 21 wird eine Neubaustrecke zwischen dem S-Bahn-Nord- und dem S-Bahn-Südring über den Hauptbahnhof bezeichnet, die westlich des Geltungsbereichs verlaufen wird. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt vom Hauptbahnhof zum Nordring wurde von der Außenstelle Berlin des Eisenbahn-Bundesamtes am 17. Februar 2005 gefasst. Die Planfeststellung umfasst neben dem Tunnelbauwerk der S 21 auch oberirdisch anzulegende temporäre Baustelleneinrichtungsflächen am Westrand des Plangebiets, die erst nach Fertigstellung der S 21 für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden können.
Ein S-Bahnhof an der Perleberger Straße ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung, die Trassierung berücksichtigt jedoch die Möglichkeit eines solchen Bahnhofs. Derzeitig wird durch das Land Berlin geprüft, ob der optionale „Haltepunkt Perleberger Brücke“ in die Bestellung zum Vorhaben S 21 mit aufgenommen wird. U.a. aufgrund einer Änderung der Trassenführung im Bereich der Perleberger Brücke wurde ein Änderungsverfahren zur Planfeststellung durchgeführt. Der Planänderungsbeschluss wurde am 17. September 2010 gefasst; er sieht auch eine veränderte Abgrenzung der für Bahnzwecke beanspruchten Flächen an der westlichen Plangebietsgrenze und der Baulogistikflächen nördlich der Döberitzer Straße vor.

I.4 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Mit der Aufgabe des Containerbahnhofs und der Eröffnung des Tiergartentunnels der Bundesstraße B 96 im Jahr 2003 und der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes 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, die in den Folgejahren Ausgangspunkt für die Ansiedlung von Galerien und Ateliers wurde.

2007 führten das Land Berlin und die drei größten Grundstückseigentümer im Gebiet das städtebauliche Wettbewerbsverfahren „Berlin Heidestraße“ für das 40 ha große Gelände zwischen Perleberger Straße und Invalidenstraße durch. Das Preisgericht bestimmte 2008 den Entwurf des Büros ASTOC GmbH & Co. KG (zusammen mit den Büros Studio UC und Argus) als ersten Preis.

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

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

Am 18. August 2009 beschloss das Bezirksamt Mitte die Aufstellung des Bebauungsplans 1-62, der bis auf die Heidestraße (Bebauungsplan 1-63) und den Bereich am Europaplatz (Bebauungsplan II-201c) den überwiegenden Teil des Masterplangebiets zum Gegenstand hatte.

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

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

Für das Bebauungsplanverfahren 1-62a wurde 2014 der Verfahrensschritt der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Danach geriet das Verfahren ins Stocken, da zentrale Grundstücke des Plangebiets durch die Deutsche Bahn AG an eine private Grundstücksentwicklungsgesellschaft veräußert wurden.

Im vierten Quartal 2015 und im ersten Quartal 2016 wurde das städtebauliche Konzept unter Berücksichtigung des stark angewachsenen Wohnungsbedarfs und des zunehmend angespannten Marktes für innenstadtnahe Büroflächen sowie des zwischenzeitlich vom Land Berlin beschlossenen „Modells der kooperativen Baulandentwicklung“, dass die Errichtung von 25% mietpreisgebundenem Wohnungsbau vorgibt, nochmals überarbeitet.

Die Überarbeitung erfolgte im Auftrag der neuen Eigentümer in Absprache mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt durch das Büro ASTOC, das 2009 den städtebaulichen Entwurf im Zusammenhang mit dem Masterplan Heidestraße erstellt und seither stetig weiterentwickelt hat.

II Umweltbericht

II.1 Einleitung

II.1.1 Inhalt und wichtige Ziele des Bebauungsplans

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

Der Bebauungsplan soll die Entwicklung des ehemaligen Bahn- und Gewerbegebiets westlich der Heidestraße zu einem urbanen Stadtquartier ermöglichen. Dem Plan liegt ein abgestimmtes aus dem Masterplan Heidestraße entwickeltes Bebauungs- und Nutzungskonzept zugrunde, das durch folgende Merkmale charakterisiert ist:

- Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einer Berlin-typischen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeitsplätzen,
- Umgestaltung der Heidestraße und ihrer Randbereiche zu einer urbanen Quartiersachse mit vielfältigen Nutzungsangeboten,
- Verknüpfung mit den umliegenden Stadtquartieren über neue Grün- und Wegeverbindungen und eine Brücke über die Bahnanlagen,
- differenzierte Höhenentwicklung der Bebauung mit einzelnen Hochpunkten,
- Entwicklung von einer zweigeteilten Grünfläche und einem Stadtplatz sowie weiteren 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 BauGB 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 Bauwei-

se 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 Abschnitt II.2.4.1 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 Abschnitt II.2.4.5 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 ein einem Umweltbericht darzulegen sind, der hiermit vorliegt.

II.1.2.2 Bundesnaturschutzgesetz und Berliner Naturschutzgesetz

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

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). Eine Übersicht über insbesondere als Eingriffe einzustufende Vorhaben gibt § 14 NatSchG Bln.

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.

Der Baumbestand in Berlin wurde auf Grundlage von § 29 BNatSchG i. V. m. dem Berliner Naturschutzgesetz durch die Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO) zum geschützten Landschaftsbestandteil erklärt. Von der Verordnung erfasst werden Laubbäume (mit Ausnahme von Obstbäumen), Waldkiefern, Walnussbäume und Türkische Baumhasel ab 80 cm Stammumfang. Bei mehrstämmigen Bäumen gilt ein Mindestumfang eines Stammes von 50 cm; jeweils gemessen in 1,3 m Höhe über dem Boden. Geschützt sind auch Einzelbäume, die das Maß des Absatzes 1 noch nicht erreicht haben, wenn sie Ersatzpflanzungen im Sinne der Baumschutzverordnung sind oder auf Grund eines Bebauungsplanes oder der Darstellungen eines Landschaftsplanes zu erhalten sind.

Gemäß § 3 Abs. 3 BaumSchVO ist bei der Planung und Durchführung von Vorhaben und Maßnahmen vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der geschützten Bäume unterbleiben. Nach § 4 Abs. 1 BaumSchVO ist es verboten, geschützte Bäume oder Teile von ihnen ohne die nach § 5 BaumSchVO erforderliche Genehmigung zu beseitigen, zu zerstören, zu beschädigen, abzuschneiden oder auf sonstige Weise in ihrem

Weiterbestand zu beeinträchtigen. Ausgenommen von diesem Verbot sind Maßnahmen der zuständigen Ämter und Verwaltungen auf Straßen und anderen öffentlichen Flächen.

Die Beseitigung geschützter Bäume darf gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 2 BaumSchVO nur dann zugelassen werden, wenn eine sonst zulässige Nutzung des Grundstücks nicht oder nur unter wesentlichen Beschränkungen verwirklicht werden kann oder eine solche Nutzung unzumutbar beeinträchtigt wird. Für den Verlust geschützter Bäume sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen (ökologischer Ausgleich) oder es ist eine Ausgleichsabgabe zu zahlen. Der erforderliche Umfang der Ersatzpflanzungen richtet sich nach Anlage 1 der Verordnung.

Die Verordnung ist unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans anzuwenden. Es ist absehbar, dass zur Realisierung der durch den Bebauungsplan zugelassenen Vorhaben umfangreiche Baumfällungen nötig sein werden (vgl. Kap. II.2.2.2(a)). Dazu wird die Zulassung von Ausnahmen und Ersatzpflanzungen notwendig werden. Der Bebauungsplan trifft zugleich Festsetzungen zur Neupflanzung von Bäumen. Diese können bei Verwendung geeigneter Arten und Qualitäten auch als Ersatzpflanzungen im Sinne der BaumSchVO angerechnet werden.

§ 30 BNatSchG i. V. m. § 28 NatSchG Bln stellt bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, unter gesetzlichen Schutz (Gesetzlich geschützte Biotope). Im Geltungsbereich betrifft dies eine Trockenrasenfläche (vgl. Kap. II.2.1.2(a)). Festsetzungen, die einen Erhalt der Fläche sicherstellen würden, werden in Abwägung mit den anderen städtebaulichen Zielen für den Bereich nicht getroffen. Die Beseitigung des Biotops wird durch die zuständige Behörde zugelassen. Um den Verlust auszugleichen, wird eine externe Ausgleichsfläche langfristig gesichert (vgl. Kap. II.2.4.5(g)).

Nach den Vorschriften zum allgemeinen Artenschutz nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, Bäumen außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grünflächen, sowie Hecken, Gebüsche und andere Gehölze im Zeitraum vom 1. März bis 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Das Verbot dient vor allem dem Schutz von Fortpflanzungstätten von Tieren, die Gehölze als (Teil)lebensraum nutzen. Diese Vorschrift ist bei Baufeldfreimachungen grundsätzlich zu beachten. Die Regelungen des allgemeinen Artenschutzes betreffen die Umsetzung des Bebauungsplans.

§ 44 BNatSchG regelt die Zugriffsverbote für besonders geschützte Arten. In der Umweltprüfung werden die von den Schutzbestimmungen betroffenen Arten ermittelt und es wird in Kap. II.2.4.3 geprüft, für welche Arten mit welchen Maßnahmen ein Verstoß gegen die Schutzbestimmungen vermieden werden kann. Bei den Arten Dorngrasmücke (2 Brutpaare), Steinschmätzer (2 Brutpaare) und Brachpieper (1 Brutpaar) lässt sich ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vermeiden. Die zur Umsetzung des Bebauungsplans notwendige Ausnahme von den Verboten nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wurde erteilt.

II.1.2.3 Bundes-Bodenschutzgesetz und Berliner Bodenschutzgesetz

- 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 Art. I Umweltschaden-Ausführungsgesetz vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209)

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist es, den Boden in der Leistungsfähigkeit seiner natürlichen Funktionen und Nutzungen aller Art zu sichern oder wiederherzustellen. 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 Bebauungsplans auf den Boden und seine Funktionen werden in Kapitel II.2.2.3 erläutert. Geplante Maßnahmen zur Sicherung und Wiederherstellung werden in Kapitel II.2.4.5 beschrieben.

II.1.2.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz

- 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)

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 Einwirkbereich 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 und die Anforderung an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Die für das Plangebiet relevanten Orientierungswerte sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005-1 Beiblatt 1

Nutzung	Tags	Nachts
GE	65 dB(A)	55 dB(A)
MI,	60 dB(A)	50 dB(A)
SO “Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung” *	60 dB(A)	50 dB(A)
Parkanlagen	55 dB(A)	55 dB(A)

* Einstufung auf Grundlage der Zweckbestimmung

Als Ballungsraum mit mehr als 250.000 Einwohnern hat Berlin entsprechend § 47d BImSchG einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Seine Regelungen zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen werden in Kapitel I.3.5.5 dargestellt. Zu den für das Plangebiet städtebaulich relevanten Aspekten der Lärmminderungsplanung 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.

Zur Bewältigung der Lärmproblematik wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt (ALB 4/2016), in der die maßgeblichen Geräuschquellen ermittelt, die zu erwartenden Immissionen berechnet und auf Grundlage der oben genannten Ziele und Orientierungswerte Maßnahmen zum Schallschutz vorgeschlagen werden. Die Inhalte der Untersuchung sowie die Berücksichtigung im Bebauungsplan werden in den Kapiteln II.2.1.1(a) (Bestand), II.2.2.1(a) (Prognose) und II.2.4.5(a) (Maßnahmen) dargestellt.

Hinsichtlich der Luftgüte ist die 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu beachten, die Immissionsgrenzwerte für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (Partikel PM_{10} 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 Luft]	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	

Da die Immissionsgrenzwerte, insbesondere für Feinstaub, im Jahresmittel überschritten werden, hat Berlin entsprechend § 47 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufgestellt, in dem die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt werden. Seine Inhalte werden in Kapitel I.3.5.5 dargestellt.

Sowohl die aus der geplanten Nutzung resultierenden Emissionen und die durch die geplante Bebauung veränderten Durchlüftungsverhältnisse als auch die aus der geplanten Nutzung resultierende gesteigerte Schutzbedürftigkeit vor schädlichen Immissionen wurden in einem Fachgutachten (VCDB 11/ 2011) untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens und ihre Berücksichtigung im Bebauungsplan werden in den Kapiteln II.2.1.1(b) (Bestand), II.2.2.1(b) (Prognose) und II.2.4.5(b) (Maßnahmen) erläutert.

Da das Plangebiet nach Westen an eine Bahnanlage angrenzt, auf der auch in erheblichem Umfang Güterverkehr stattfindet, treten im Plangebiet im planungsrelevanten Umfang Erschütterungen auf. Daher wurde eine fachguterachtliche Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen beauftragt (Obermeyer 12/2013). Unter Zugrundelegung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen) sowie der VDI 2719 und der 24. BImSchV (Sekundärluftschall) kommt der Bericht zu dem Ergebnis, dass normüberschreitende Immissionen in den Wohnungen zu erwarten sind und daher Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich werden. Die Ergebnisse der Prognose werden in Kapitel II.2.2.1 (c) dargelegt.

II.1.2.5 Wasserhaushaltsgesetz und Berliner Wassergesetz

- 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 § 11 Abs. 7 des Gesetzes vom 21. April 2016 (GVBl.S.218)

Für den Bebauungsplan 1-62a sind vor allem die Bestimmungen zur Bewirtschaftung des Grundwassers (Kapitel 2, Abschnitt 4) des Wasserhausgesetzes 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 grundsätzlich die Erlaubnisfreiheit der Versickerung von Niederschlagswasser, das auf versiegelten Flächen anfällt. Da jedoch fast der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a eine Altlast ist (vgl. Kap. II.2.1.3(b)), besteht die Notwendigkeit, die Versickerungseignung gemäß den Anlagen der Niederschlagsfreistellungsverordnung im Einzelfall konkret nachzuweisen. Aufgrund der Feststoffuntersuchungen des Bodens ist davon auszugehen, dass in fast allen Fällen ohne eine Bodensanierung keine Versickerungsanlagen errichtet werden können.

Die Bestimmungen zur Bewirtschaftung des Grundwassers werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Einen Überblick über den Zustand des Wasserhaushaltes wird in Kapitel II.2.1.4 gegeben, die Auswirkungen des Plans sind in Kapitel II.2.2.4 dargestellt. Festsetzungen zur örtlichen Versickerung von Niederschlagswasser werden im Bebauungsplan nicht getroffen. Die geplanten Maßnahmen zur Bodensanierung wirken sich längerfristig positiv auf die Schadstoffbelastung des Grundwassers aus.

II.1.2.6 Landschaftsprogramm, Stadtentwicklungspläne, Bereichsentwicklungsplanung

Die Ziele und Maßnahmen des Landschaftsprogramms werden in Kapitel I.3.3, der Fachplan Grün- und Freiflächen der Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte in Kapitel I.3.6(b) erläutert. Im Bebauungsplan werden die für den Geltungsbereich relevanten Ziele der Planungen weitgehend berücksichtigt. Grundsätzlich nimmt der Bebauungsplan die in den Programmplänen dargestellte Schaffung von Freiräumen auf. Die im Geltungsbereich liegende Teilfläche des Döberitzer Grünzugs wird als Verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Die Döberitzer Straße soll, analog zur Gestaltung der östlichen Fortführung im Bebauungsplan 1-62b, eine hohe Nutzungsqualität und eine grüngeprägte Gestaltung erhalten. Da sie vorrangig als Wegeverbindung dienen soll, können die Ziele des Biotopverbundes jedoch nur sehr eingeschränkt verwirklicht werden. Die durch das Landschaftsprogramm im Norden vorgesehene Grünverbindung wird durch eine öffentliche Platzfläche in Höhe Nordhafenbrücke realisiert. Die Schaffung einer öffentlichen Grünfläche entlang der Bahntrasse verbessert damit die ökologische Funktion dieses Korridors. Die Flächen dienen zugleich der wohnungsnahen Erholung für die künftigen Bewohner des Quartiers.
Durch die Festsetzung von Maßnahmen zur Begrünung (Dachbegrünung, Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken) und zum Verbot luftverunreinigender Heizbrennstoffe werden ebenfalls Ziele des Landschaftsprogramms realisiert.

Die Berücksichtigung des für den Umweltschutz relevanten Stadtentwicklungsplans Klima wird in Kapitel II.2.4.5 erläutert.

II.1.2.7 Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Planfeststellung „ Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ wurde eine landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet und festgestellt, der im Geltungsbereich des Bebauungsplans die Kompensationsmaßnahmen 2.2 „Döberitzer Grünzug“ und 2.4 „Begrünung im Bereich des Hamburg–Lehrter Containerbahnhofs“ vorsah. Diese werden in Kapitel I.3.9.2 näher erläutert. Für die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug wurde durch das Eisenbahnbundesamt 2015 eine teilweise räumliche Verlagerung genehmigt, so dass von der Kompensationsmaßnahme 2.2 nunmehr keine Flächen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans mehr betroffen sind.
Eine Berücksichtigung der bereits umgesetzten Maßnahme 2.4 durch den Bebauungsplan ist nicht möglich. Daher wird diese Maßnahme an anderer Stelle im Plangebiet ersetzt. Nähere Angaben finden sich in oben genanntem Kapitel sowie unter Kapitel II.2.4.1 des Umweltberichts.

II.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

II.2.1 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes

II.2.1.1 Schutzgut Mensch

(a) Lärm

Das Plangebiet liegt im Zentrum Berlins. Es wird im Osten und Norden durch stark befahrene Straßen (Heidestraße, Perleberger Straße) begrenzt. Westlich grenzen zudem stark befahrene Schienenwege an.

Die auf Grundlage des § 47c BImSchG für das gesamte Stadtgebiet erstellte Lärmkarte Gesamtlärm Summe Verkehr L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht Lärmindex, Rasterdarstellung, 2012) weist das Plangebiet als stark lärmbelastet aus. Es werden in den direkt an den Straßen- bzw. Schienenraum angrenzenden Bereichen tagsüber Werte bis 75 dB(A) erreicht (Überschreitung der ersten Dringlichkeitsstufe des Lärmaktionsplans). Der nördliche Teil des Plangebietes ist dabei besonders betroffen. Auch im Zentrum des Gebietes werden Pegel von 60 dB(A) nahezu flächendeckend überschritten. Diese Werte liegen über den Orientierungswerten der DIN 18005-1 für Mischgebiete und Parkanlagen. An der Bahnstrecke, der Heidestraße und im Eckbereich mit der Perleberger Straße überschreiten sie auch die Orientierungswerte für Gewerbegebiete.
Nachts werden gemäß Lärmkarte Gesamtlärm Summe Verkehr L_N (Nacht Lärmindex, Rasterdarstellung, 2012) im Geltungsbereich - mit Ausnahme der Flächen im Schallschatten bestehender Gebäude im südlichen Abschnitt der Heidestraße - flächendeckend Pegel von über 55 dB(A) erreicht (zweite Dringlichkeitsstufe des Lärmaktionsplans), unmittelbar entlang der benannten Lärmquellen wird auch die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (erste Dringlichkeitsstufe des Lärmaktionsplans) von 60 dB(A) überschritten.

Von den genannten Belastungen sind zzt. vor allem die wenigen Wohnungen in den Bestandsgebäuden nördlich der Döberitzer Straße betroffen. Durch den geplanten Ausbau der Heidestraße und die Entwicklung eines gemischten Stadtquartiers werden sich die Rahmenbedingungen zur Bewertung der Lärmsituation jedoch grundlegend verändern. Die nähere Betrachtung der Lärmsituation im Prognoseplanfall erfolgt in Kap. II.2.2.1(a) (Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung).

(b) Luftschadstoffe

Das Plangebiet ist infolge seiner innerstädtischen Lage und der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch eine hohe Belastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Aufgrund der

sensiblen Ausgangslage und des geplanten Ausbaus der Heidestraße wurde ein Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung beauftragt (VCDB 11/ 2011). Darin wurden die Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (Partikel PM_{10}, $PM_{2,5}$) und Benzol in Bodennähe berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet.

Für den Ist-Zustand wurde im Plangebiet bei einem Maximalwert von 39 µg/m³ Luft eine Einhaltung des Jahresgrenzwertes für NO_2 (40 µg/m³) berechnet. Auch die Werte für Feinstaub (PM_{10}) überschreiten die jeweiligen Jahresgrenzwerte nicht. Der Tagesgrenzwert für PM_{10} liegt mit 41 prognostizierten Überschreitungen an einem Immissionspunkt in Straßenmitte jedoch höher als die Zahl von 35 zulässigen Überschreitungen im Jahr. Auch auf einigen Gehwegen und an Gebäudefassaden ist mit einer Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes anzunehmen. Für Benzol und lungengängigen Feinstaub ($PM_{2,5}$) wird der Grenzwert der 39. BImSchV eingehalten.

Von den genannten Belastungen sind zzt. nur relativ wenige Menschen im Plangebiet betroffen. Durch den geplanten Ausbau der Heidestraße und die Entwicklung eines gemischten Stadtquartiers werden sich die Rahmenbedingungen zur Beurteilung der Luftbelastungssituation jedoch grundlegend verändern (s. dazu Kap. II.2.2.1(b) - Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung).

(c) Erschütterungen

Durch den Betrieb der bestehenden und geplanten, unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden, Bahnanlagen (Regional-, Fern- und Güterverkehr, künftige S-Bahnlinie 21) können Erschütterungen auf das Erdreich ausgelöst werden, die darin gegründete Hochbauten mit ihren Nutzungen beeinträchtigen könnten. Im Rahmen einer fachgutachterlichen Untersuchung (Obermeyer 12/2013) wurden im Bestand an ausgewählten Messpunkten mit Sensoren die Schwingungen ermittelt, die durch den Zugverkehr (S-Bahn-, Güter-, Fern-, und Regionalverkehr) verursacht werden. Unter Zugrundelegung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen) sowie der VDI 2719 und der 24. BImSchV (Sekundärluftschall) kommt der Bericht zu dem Ergebnis, dass normüberschreitende Immissionen zu erwarten sind. Sie werden im Bezug auf die geplanten Nutzungen in Kapitel II.2.2.1(c) beschrieben.

(d) Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Das Plangebiet ist zurzeit nahezu bedeutungslos für die wohnungs- und siedlungsnahe Erholung. Außer einigen noch genutzten Wohn- und Gewerbegrundstücken setzt sich das Plangebiet vor allem aus Gewerbe- und Bahnbrachen zusammen, die nicht öffentlich zugänglich sind. Öffentliche Grün- und Freiflächen sind nicht vorhanden. Von diesen Mängeln sind zzt. nur die wenigen Bewohner der - teilweise leer stehenden - Häuser Heidestraße 45, 53-55 und Döberitzer Straße 1 betroffen.

Nördlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke grenzt östlich die 0,6 ha große öffentliche Grünfläche „Nordhafen OT Tiergarten“ unmittelbar an die Heidestraße an. Wegen ihrer geringen Größe und isolierten Lage sowie der hohen Lärmbelastung und mangelnder Gestaltung hat die schmale Grünanlage am Ufer des Nordhafens trotz ihres Wasserbezugs bisher nur geringe Aufenthaltsqualitäten. Derzeit erfolgt jedoch eine grundlegende Neugestaltung mit dem Ziel einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Auf der östlichen Seite des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals erstreckt sich mit dem Mettmannplatz, der Grünfläche am östlichen Ufer des Nordhafens, dem unlängst ausgebauten Uferweg östlich des Schifffahrtskanals sowie dem Invalidenfriedhof ein Netz von wohnungsnahen Grünanlagen. Über Querverbindungen ist dieser Grünkorridor mit dem Panke-Grünzug verbunden. Aus dem Plangebiet heraus lässt sich dieses Freiflächenangebot zzt. jedoch nur im Norden (Kieler Brücke) und im Süden (Invalidenbrücke) erreichen, im mittleren Abschnitt fehlt eine entsprechende Verbindung, sie wird jedoch mit Umsetzung des Bebau-

ungsplans 1-62b in Höhe der Kieler Straße in der nächsten Jahren durch eine Brückenbau ergänzt.

Südwestlich des Plangebiets befindet sich der 3 ha große „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis Moabit“, der zurzeit nur über die Minna-Cauer-Straße erreichbar ist.

Mit dem Fritz-Schloss-Park befindet sich eine siedlungsnahe, 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. Der Volkspark Humboldthain befindet sich in ca. 2 km Entfernung. Auch hier ist die Erreichbarkeit eingeschränkt. Der Spreebogenpark südlich des Hauptbahnhofs liegt ca. 1 km entfernt.

II.2.1.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

(a) Flora

Biotoptypen

Im Mai 2009 wurde für die Gebiete beiderseits der Heidestraße eine Biotoptypenkartierung im Maßstab 1:1.000 durchgeführt (Betzner). Dabei wurden vorherrschende Pflanzenarten bestimmt und die Teilflächen des Gebiets entsprechend ihrer floristischen Ausstattung den Biotoptypen der Biotoptypenliste Berlin zugeordnet. Die Kartierung wurde im Mai 2012 für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a aktualisiert (Spath + Nagel).

Als Folge der langjährigen Eisenbahn- und Gewerbenutzung sind die Flächen im Geltungsbereich durchweg anthropogen überprägt. Die Bestandssituation ist gekennzeichnet durch eine Dominanz versiegelter bzw. teilversiegelter Areale (ca. 60 % der Gesamtfläche). Auf den Freiflächen sind Ruderalfluren vorherrschend. Da die Nutzung als Containerbahnhof erst 2003 aufgegeben wurde, befinden sich größere Bereiche noch im Zustand eines Rohbodens mit nur spärlichem Bewuchs.

Biotoptypen im Plangebiet 1-62a

Biotoptyp	Biotoptypen-Nr.	Größe [m²]	Anteil [%]
Rohbodenstandorte	03110, 03130	13.280	11,5
Ruderalfluren	03210, 03229, 03231, 03240, 03243, 03249	23.790	20,6
Trockenrasen	5121101	1.120	1,0
Zierrasen	05113, 05161, 05162	2.690	2,3
Gebüsche, Baumbestände	07102, 07103, 07142, 07151, 07153, 07321, 07322	1.490	1,3
Vorwald- und Pionierwaldflächen	082814, 082815, 082816, 082817, 082818, 082828, 08740, 08920, 08940, 08990	4.080	3,5
Grün-Freiflächen	10271, 10272, 10273, 10276, 10277	1.190	1,0
Gärten	101112, 10113, 101511	1.310	1,1
Wohnbebauung	12221, 12222	3.060	2,6
Gewerbe- und Dienstleistungsflächen	12310, 12750, 12810, 12830	39.910	34,6
Verkehrsflächen	12611, 12612, 12613, 12622, 12641, 12642, 12643, 12651, 12652, 12653, 12654, 12655, 126614	23.480	20,3
Geltungsbereich		115.400	100

Das Plangebiet ist durch einen großen Artenreichtum gekennzeichnet, wozu die Ruderalfluren wesentlich beitragen. Vereinzelt wurden Rote-Liste-Arten nachgewiesen. Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs an der Heidestraße befindet sich eine unter dem besonde-

ren Schutz des § 30 BNatSchG stehende Trockenrasenfläche. Es handelt sich um eine Silbergrasflur (*Corynephorus canescens*) mit weiteren typischen Arten wie Sand-Hornkraut (*Cerastium semidecandrum*), Mauerpfeffer (*Sedum acre*), Kleinem Ampfer (*Rumex acetosella*), Heide-Nelke (*Dianthus deltoides*) und Kleinem Habichtskraut (*Hieracium pilosella*). Der Standort wird von den Rändern her durch sich ausbreitendes Landreitgras bedrängt. Von hoher Wertigkeit ist auch der an unterschiedlichen Stellen im Plangebiet vorhandene Ulmenaufwuchs.
Genauere Angaben zu den Biotoptypen sind der Karte „Biotoptypen und Baumbestand“ zu entnehmen.

Da die auf dem Parkplatz des ehemaligen Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs (nördlich des Grundstücks Heidestraße 45) durchgeführte planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme 2.4 bei Überplanung vollständig ersetzt werden muss (vgl. Kap I.3.9.2 und II.2.4.1), wird der Biotopbestand in diesem Bereich gesondert dargestellt.
Der Parkplatz wird an seinen Rändern und auf den Mittelinseln von Baum- und Gebüschpflanzungen sowie durch diverse Gehölze aus Wildaufwuchs geprägt, so dass der Eindruck von geschlossenen Gehölzflächen entsteht. An deren Rändern und in einigen gelegentlich gemähten Bereichen sind ruderale Gras- und Staudenfluren anzutreffen, die in Teilbereichen in ruderale Halbtrockenrasen übergehen. Eine unbefestigte Zufahrt wurde als vegetationsfreie Sandfläche angelegt. Im zentralen Bereich des Parkplatzes wurden die Grasfluren später teilweise mit Schotter abgedeckt. Diese nachträgliche Veränderung wird in der Bilanzierung nicht berücksichtigt, weil die Überschotterung den Vorgaben der Ausgleichsmaßnahme widerspricht.

Biotope der Ausgleichsmaßnahme 2.4 (Teilfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a)

Biotoptyp	Biotoptypen-Nr.	Größe [m²]
vegetationsfreie und -arme Sandflächen	03110	73
sonstige ruderale Halbtrockenrasen; Gänsefuß-Melden-Pionierfluren	03229; 03234	508
Staudenfluren/ -säume frischer, nährstoffreicher Standorte, ruderalisierte Ausprägung	051422	2.241
Vorwälder trockener Standorte	082818	111
Anpflanzung Strauchpflanzung (> 1 m Höhe)	10272	1.417
Gesamt		4.350

<u>Bäume</u>

Im Zuge der Biotopkartierung wurde auch der Baumbestand erfasst. Als Kriterium wurde dabei der Anwendungsbereich der Baumschutzverordnung zu Grunde gelegt. Bäume, die wegen ihres geringen Stammumfanges nicht unter die Baumschutzverordnung fallen, wurden bei der Wahl des Biotoptyps berücksichtigt. Größere nicht geschützte Bäume (Nadelbäume oder Obstbäume) sind im Plangebiet so gut wie nicht vorhanden.
Die Erfassung dient der Ermittlung des Umweltzustandes im Rahmen der Umweltprüfung. Für das erforderliche Verfahren nach BaumSchVO können die hier ermittelten Daten lediglich als Anhaltspunkt dienen.

Insgesamt wurden im Plangebiet 49 Einzelbäume kartiert. Davon machen mit zehn Exemplaren Ahorne (*Acer spec.*) den größten Anteil aus. Es folgen Pappeln (*Populus spec*) mit neun Exemplaren sowie Götterbäume (*Ailanthus altissima*) und Birken (*Betula pendula*) mit je fünf Exemplaren. Mehrfach anzutreffende Säulenpappeln (*Populus nigra 'Italica'*) haben gebietsprägenden Charakter. Die Vitalität der Bäume ist überwiegend gut.

Alle Baumstandorte sowie Angaben zu Art, Größe und Vitalität sind der Karte „Biotoptypen und Baumbestand“ sowie der zugehörigen Tabelle zu entnehmen.

Der Verlust von Bäumen im Bereich der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme 2.4 ist bei Überplanung der Fläche vollständig auszugleichen. Daher erfolgte für diesen Bereich eine vollständige Kartierung der Einzelbäume unabhängig von ihrem Stammumfang. Insgesamt stocken auf der Fläche 29 Bäume, von denen vier den Schwellenwert der Baumschutzverordnung überschreiten (Nr. 302, 303, 311, 313). Es handelt sich überwiegend um Wildaufwuchs von Pionierarten wie Robinie (*Robinia pseudoacacia*), Ahorn (*Acer negundo, Acer platanoides*) und Pappel (*Populus tremula, Populus canescens)*. Planmäßig angepflanzt wurden 11 Rosskastanien (*Aesculus hippocastanum*).

Bäume der Ausgleichsmaßnahme 2.4 (im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a)

Nr.	Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	Stammumfang
302	Populus tremula	Zitterpappel	64/52/38/34/46/50
303	Populus canescens	Graupappel	72/51
311	Robinia pseudoacacia	Scheinakazie	150/145/49
313	Acer negundo	Eschenahorn	63/55
498	Acer platanoides	Spitzahorn	25/20/12
527	Quercus robur	Stieleiche	33
528	Rhus typhina	Essigbaum	30
529	Prunus avium	Vogelkirsche	35
530	Robinia pseudoacacia	Robinie	25
531	Aesculus hippocastanum	Kastanie	50
532	Aesculus hippocastanum	Kastanie	57
533	Aesculus hippocastanum	Kastanie	55
534	Aesculus hippocastanum	Kastanie	54
535	Aesculus hippocastanum	Kastanie	65
536	Aesculus hippocastanum	Kastanie	67
537	Aesculus hippocastanum	Kastanie	70
538	Robinia pseudoacacia	Robinie	40/35
539	Aesculus hippocastanum	Kastanie	71
540	Aesculus hippocastanum	Kastanie	77
541	Aesculus hippocastanum	Kastanie	58
542	Aesculus hippocastanum	Kastanie	43
543	Robinia pseudoacacia	Robinie	20
544	Robinia pseudoacacia	Robinie	20
545	Ulmus laevis	Flatterulme	46
546	Populus nigra	Schwarzpappel	10
547	Populus nigra	Schwarzpappel	42
548	Acer platanoides	Spitzahorn	15
549	Robinia pseudoacacia	Robinie	40
550	Robinia pseudoacacia	Robinie	40/42

(b) Fauna

Das Plangebiet weist Biotopstrukturen auf, die auch besonders geschützten Tierarten im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 13 als Lebensraum dienen können. Wegen der bekannten Vorkommen der Blauflügligen Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) und der Springspinne *Pellenes nigrociliatus* als Zielarten des Biotopverbundes wurde das Plangebiet als Kernfläche des Berliner Biotopverbundsystems identifiziert. Der südliche, noch für Gewerbe bzw. Wohnen genutzte Teil des Plangebiets entlang der Heidestraße ist von eher geringer faunistischer Bedeutung. Im Rahmen des Scopings wurden die nachfolgend dargestellten Artengruppen für eine vertiefte Untersuchung ausgewählt und nachfolgend fachgutachterlich untersucht.

Fledermäuse

Das faunistische Fachgutachten zu potentiellen Fledermausvorkommen (Gutachter: Dipl. Biol. T. Teige) 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. Es wurden zwei Fledermausarten nachgewiesen. Alle Fledermausarten sind nach Anhang IV FFH-Richtlinie streng geschützt.

Für die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*), die die Bahnbrache zu Jagdzwecken nutzt, liegen im Plangebiet zwei Einzelnachweise vor. Da sie häufig auf Dachböden, in Zwischenwänden, Rollladenkästen, hinter Fensterläden oder Wandverkleidungen nistet, bestehen möglicherweise Einzelquartieren in der Wohnbebauung an der Heidestraße. Quartiersnachweise liegen jedoch nicht vor.

Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) konnte bei den Begehungen regelmäßig beobachtet werden. Sie ist vorrangig ein Spaltenbewohner an Gebäuden, kann jedoch auch in Wäldern und Parkanlagen angetroffen werden. Für diese Fledermausart wird zusätzlich zur Jagdreviersnutzung eine Quartiersnutzung in der Wohnbebauung entlang der Heidestraße vermutet, da Individuen in der Nähe der Gebäude beobachtet wurden. Ein direkter Quartiersnachweis wurde jedoch nicht erbracht.

Der vorhandene Baumbestand hat nur ein geringes bis sehr geringes Quartierpotential.

Die Untersuchung der Fledermausfauna schließt das Vorkommen weiterer Fledermausarten nicht aus. Es wird vermutet, dass im Umfeld des Plangebiets nachgewiesene Arten insbesondere den Bereich östlich der Heidestraße als Lebensraum oder Jagdrevier nutzen. Der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal vernetzt die Jagdlebensräume am westlichen Stadtrand mit innerstädtischen Lebensräumen im Bereich Tiergarten / Potsdamer Platz.

Vögel

Im Zeitraum vom 10. April 2010 bis 10. Juni 2010 wurde der Vogelbestand im Gebiet östlich und westlich der Heidestraße in fünf vollständigen Begehungen und drei Begehungen zur gezielten Nachsuche bestimmter Arten untersucht (Gutachter Dipl. Ing. P. Meffert). Dabei wurden 23 brütende Vogelarten sowie sechs Arten als Nahrungsgäste nachgewiesen. Es handelt sich um europäische Vogelarten im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG. Im Einzelnen wurden Blaumeise, Brachpieper, Dorngrasmücke, Elster, Feldsperling, Girlitz, Hausrotschwanz, Haussperling, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Nebelkrähe, Ringeltaube, Steinschmätzer und Stieglitz kartiert. Besonders hervorzuheben sind dabei folgende Arten:

Brachpieper (*Anthus campestris*, ein Brutpaar, Rote Liste (RL) vom Aussterben bedroht, streng geschützt nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)) und Steinschmätzer (*Oenanthe oenanthe*, zwei Brutpaare, RL vom Aussterben bedroht) sind als Sukzessionsfol-

ger typische bodenbrütende Arten der Offenlandschaften. Ihr Erhaltungszustand ist in Berlin als ungünstig-schlecht einzustufen.

Die Dorngrasmücke (*Sylvia communis,* zwei Brutpaare, RL Vorwarnliste) besiedelt ebenfalls Offenlandschaften. Im Gegensatz zu Brachpieper und Steinschmätzer benötigt sie jedoch Gehölzstrukturen wie Gebüsche zum Nestbau. Ihr Erhaltungszustand ist in Berlin als ungünstig-unzureichend einzustufen. Die Brutstätten der Arten befinden sich auf dem ehemaligen Bahngelände.

Der Girlitz (*Serinus serinus,* ein Brutpaar, RL Vorwarnliste) brütet im Garten des Hauses Heidestraße 45. Er ist außer in strukturierten Offenlandschaften auch in städtischen Umgebungen wie Parks, Gärten und Friedhöfen anzutreffen. Er ist in Berlin zwar häufig, es wurde in den letzten 25 Jahren jedoch ein deutlicher Bestandsrückgang verzeichnet. Daher ist sein Erhaltungszustand als ungünstig-unzureichend einzustufen.

Zauneidechse

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

Laufkäfer, andere Insekten und Webspinnen

Während eines Fangzeitraums von zwölf Wochen im Jahr 2010 wurden im Untersuchungsgebiet östlich und westlich der Heidestraße insgesamt 51 Laufkäferarten nachgewiesen (Gutachter Dr. K.-H. Kielhorn). Für das Plangebiet nennt der Gutachter folgende Laufkäferarten als gefährdet und/oder gesetzlich geschützt:

- *Amara curtisnas* (RL Berlin stark gefährdet)
- Dünen-Sandlaufkäfer *Cicindela hybrida* (besonders geschützt nach BArtSchV)
- *Dyschirius angustatus* (RL Berlin stark gefährdet)
- *Elaphorus parvulus (*RL Berlin vom Aussterben bedroht)
- Sand-Haarschnellläufer *Harpalus calceatus* (RL Berlin vom Aussterben bedroht)
- Dünen-Schnellläufer *Harpalus melancholicus* (RL Berlin vom Aussterben bedroht)
- Vierpunkt-Krallenläufer *Lionychus quadrillum* (RL Berlin vom Aussterben bedroht)

Außerhalb des eigentlichen Untersuchungsumfangs wurden folgende Arten festgestellt:

- Blauflüglige Ödlandschrecke *Oedipoda caerulescens*, (besonders geschützt, Zielart des Berliner Biotopverbundes)
- Violetter Feuerfalter *Lycaena alciphron* (RL Berlin (West) gefährdet, besonders geschützt nach BArtSchV)
- Springspinne *Pellenes nigrociliatus* (RL Berlin vom Aussterben bedroht, Zielart des Berliner Biotopverbundes)
- Krabbenspinne *Thomisus onustus* (RL Berlin vom Aussterben bedroht).

Streng geschützte Arten wurden nicht nachgewiesen.

Der Gutachter schätzt das Plangebiet westlich der Heidestraße als wertvoll ein (landesweite Bedeutung für den Artenschutz der Tiergruppe).

Stechimmen

Zur Untersuchung der im Plangebiet vorkommenden Stechimmenfauna fanden zwischen Mitte Juni und Anfang September 2009 vier Begehungen statt (Gutachter: Dr. C. Saure). Dabei wurden 74 Hautflüglerarten (30 Wespen- und 44 Bienenarten) nachgewiesen. Da das

Frühjahr als Untersuchungszeitraum nicht zur Verfügung stand, ist eine höhere Gesamtzahl von etwa 120 Arten zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wert für innerstädtische Brachflächen in Berlin. Nach der Roten Liste von Berlin gelten sieben der nachgewiesenen Arten als mehr oder weniger stark gefährdet. Besonders hervorzuheben sind die vier in Berlin stark gefährdeten Arten Heide-Feldwespe *(Polistes nimpha)*, Kreiselwespe *(Bembix rostrata),* Vierbindigen Furchenbiene *Halictus quadricinctus* und die Mörtel- und Blattschneiderbiene *Megachile pilidens*. Besonders geschützt sind alle heimischen Wildbienenarten sowie die Kreiselwespe. Ein Teil der Stechimmenarten (13 Wespen- und 12 Bienenarten) sind nur im Untersuchungsbereich und nicht auf angrenzenden Flächen vorgefunden worden und damit möglicherweise Refugialarten.

Die Bereiche östlich und westlich der Heidestraße werden als regional bedeutsame Flächen mittlerer Wertigkeit eingestuft. Besonders wertvoll sind dabei die im nördlichen Plangebiet vorliegenden unversiegelten Böden mit Kraut- und Staudenfluren sowie die Magerrasenbestände. Infolge der stärkeren Versiegelung der südlichen Bereiche kommt ihnen nur eine untergeordnete Bedeutung für die Stechimmenfauna zu.

Nachweise weiterer besonders geschützter Tierarten liegen nicht vor.

II.2.1.3 Schutzgut Boden

(a) Bodenart, Bodentyp, 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 Böden im Plangebiet als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckigkantiger Steine im Ober- und Unterboden.
Hinsichtlich des Bodentyps sind sie als Verkehrsflächen oder innerstädtische Aufschüttungs- bzw. Abgrabungsflächen auf Lockersyrosem, Regosol und Pararendzina anzusprechen.

Im Rahmen der Altlastenuntersuchung wurde festgestellt, dass zudem in diese Sande organische Schichten, insbesondere Torfe und untergelagerte Mudden, eingelagert sind. Geschiebemergel wurde bei den Untersuchungen hingegen nicht angetroffen.

Nach der Biotoptypenkartierung werden insgesamt rund 60 % der Flächen des Bebauungsplans als Wohn- und Gewerbefläche (38 %) oder als Verkehrsflächen (20 %) genutzt. In diesen Bereichen können die Böden ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt erfüllen. Den Böden der verbleibenden Flächen kommt eine geringe ökologische Funktion zu. Als Folge der ehemaligen Eisenbahnnutzung sind sie mit hohen Anteilen von Schutt, Schotter und Kies durchsetzt, was ihre ökologische Leistungsfähigkeit einschränkt.

In den Erläuterungen zur Biotoptypenkartierung wird die Ermittlung der Versiegelung wie folgt vorgenommen: die Wohn- und Gewerbefläche werden als vollversiegelt vorausgesetzt. Die Verkehrsflächen werden, ausgehend von der Befestigungsart, größtenteils als teilversiegelt (17 %) und versiegelt (3 %) eingestuft, eine kleine Teilfläche (unter 1 %) auch als unversiegelt. So ergibt sich in der Gesamtbilanz ein Anteil von 41 % vollversiegelten, 17 % teilversiegelten und 42 % unversiegelten Flächen.
Versiegelte und teilversiegelte Flächen im Bereich von Gärten, mit Vegetation überwachsene Schotterbetten ehemaliger Gleisanlagen und unterirdische Fundamentreste bleiben in dieser Betrachtung unberücksichtigt.

(b) Bodenbelastungen

Aufgrund der Vornutzung als Bahnfläche seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden im Plangebiet Bodenverunreinigungen hauptsächlich durch Bahnnutzungen, bahnaffine gewerb-

liche Nutzungen und Auffüllungen. Im Bodenbelastungskataster (BBK) wird das gesamte Plangebiet unter den Katasternummern

- 16345 (ehemalige Tankstelle Heidestraße 23)
- 10262 (ehemaliger Parkplatz des Containerbahnhofs HUL an der Heidestraße),
- 1283 (Gewerbestandort Heidestraße 46 - 52),
- 383 (Heidestraße 54/55),
- 10758 (Döberitzer Str. 3) und
- 831 (übriger Bereich)

als Altlast bzw. altlastenverdächtige Fläche geführt.

Untersuchungen und Sanierungen im Bereich des ehemaligen Hamburg-Lehrter-Containerbahnhofs reichen bis in die Anfänge der 90iger Jahre zurück. Es wurden mehrere historische Erkundungen durchgeführt, die auf Grundlage der Nutzungsgeschichte altlastenverdächtige Standorte eingrenzten. Die Standorte werden in den Gutachten als Altlastenverdachtsflächen (ALVF) bezeichnet, der Umweltbericht verwendet die neutralere Bezeichnung Kontaminationsfläche (KF).

Zur weiteren Erkundung wurde für das Plangebiet eine Orientierende Untersuchung der Altlastenverdachtsflächen durchgeführt. Entsprechend den Eigentumsverhältnissen wurden zwei Gutachterbüros beauftragt. Die Untersuchung des Flurstücks 285 (am nördlichen Ende der Heidestraße) mit der KF 117 sowie der Flurstücke 52/1, 58, 62/1 und 257 (Bebauung am südlichen Ende der Heidestraße und an der Döberitzer Straße) mit den KF 126, 127 und 62 erfolgte im Auftrag der CA Immo (Boss 12/2011), die des übrigen Geltungsbereichs im Auftrag der Deutschen Bahn AG (C&E 11/2010). Teilflächen (KF 049, 108, 109, 110) wurden im Rahmen einer Detailuntersuchung vertieft begutachtet (Alenco 12/2012). In diesem Zusammenhang wurde auch die KF 111 neu in die Begutachtung aufgenommen. Durch die untere Bodenschutzbehörde eingeforderte Nachuntersuchungen fanden im Sommer 2013 statt (Alenco 9/2013). Dabei wurde vor allem eine EOX-Belastung in der KF 108 räumlich eingegrenzt.

Hinsichtlich der Einzelflächen kommen die Gutachter zu folgenden Ergebnissen:

<u>KF B-01019-048</u>

Bezeichnung: Heizöltank
BKK: 831
Größe: 2.300 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Es handelt sich um eine ehemalige Containertankstelle mit Tanklager. Bei den Untersuchungen wurden keine Bodenbelastungen festgestellt. Daher werden weitere Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

<u>KF B-01019-049</u>

Bezeichnung: Wagenhalle

siehe KF B-01019-109

<u>KF B-01019-050</u>

Bezeichnung: ehemalige Wagenhalle
BKK: 831
Größe: 4.000 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Es handelt sich um eine ehemalige Wagenhalle mit Arbeitsgruben und Werkstatt. Bei den Untersuchungen wurden im Grundwasser geringfügig über dem Geringfügigkeitsschwellenwert (GFS) der „Bewertungskriterien für die Beurteilung von Grundwasserverunreinigungen in Berlin“ (Berliner Liste 2005; ABl. S. 2683) liegende

Gehalte an Naphthalin festgestellt, die eine latente Gefährdung des Grundwassers bedeuten. Er liegt aber noch wesentlich unterhalb des sanierungsbedürftigen Schadenswertes (SSW). Weitere Maßnahmen werden nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-062

Bezeichnung: Döberitzer Straße 3
BKK: 10758
Größe: 3.500 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Festgestellt wurden Bodenverunreinigungen mit Polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen (Blei, Quecksilber) und eine Grundwasserverunreinigung mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), PAK, Phenolen, Cyaniden, Arsen, ε-Caprolactam, Nicotin, Indol u. dem Herbizid Simazin. Der Gutachter empfiehlt bei Baumaßnahmen einen Aushub oder eine Überdeckung der belasteten Bereiche. Weiterhin sind baubegleitende Untersuchungen des Oberbodens erforderlich.

KF B-01019-069

Bezeichnung: ehemaliges Öllager
BKK: 831
Größe: 160 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei den Untersuchungen wurden im Grundwasser geringfügig über dem GFS liegende Gehalte an PAK festgestellt, die eine latente Gefährdung des Grundwassers bedeuten. Weitere Maßnahmen werden nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-100

Bezeichnung: Batterieraum, Werkstätten, Kohlenbansen
BKK: 831
Größe: 1.600 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei den Untersuchungen wurden leicht erhöhte Gehalte an Schwermetallen im Oberboden festgestellt Der PAK-Wert lag in einer Probe über dem Beurteilungswert der Berliner Liste. Untersuchungen des Grundwassers wurden nicht durchgeführt. Weitere Maßnahmen werden nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-102

Bezeichnung: Störfallplatz mit Trafostation
BKK: 831
Größe: 1.100 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Die Fläche umfasst den Bereich des ehemaligen Störfallplatzes und der östlich davon gelegenen Trafostation. Die Trafostation ist derzeit noch vorhanden. Bei den Untersuchungen wurden keine Belastungen von Boden und Grundwasser festgestellt. Daher werden weitere Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-103

Bezeichnung: Waschplatz, Tankcontainer, Wartungshalle
BKK: 831
Größe: 1.800 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei den Untersuchungen wurden über dem Beurteilungswert der Berliner Liste liegende Belastungen mit PAK nachgewiesen. Im Grundwasser wurden hingegen keine Schadstoffgehalte oberhalb der Schwellenwerte nachgewiesen.

Da kein Eintrag der Schadstoffe ins Grundwasser erfolgt ist, werden Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-104

Bezeichnung: Kranunterstation
BKK: 831
Größe: 50 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei den Bodenuntersuchungen wurden keine Bodenbelastungen nachgewiesen. Im Grundwasser wurden ebenfalls keine Schadstoffgehalte oberhalb der Schwellenwerte nachgewiesen. Daher werden weitere Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-105

Bezeichnung: Ehemalige Störfallgleise mit Trafostation
BKK: 831
Größe: 6.300 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei den Untersuchungen wurden keine Belastungen von Boden und Grundwasser festgestellt. Daher werden weitere Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-106

Bezeichnung: Ehemaliger Lokschuppen mit Drehscheibe und Werkstatt
BKK: 831
Größe: 10.150 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei den Bodenuntersuchungen wurden über den Beurteilungswerten der Berliner Liste liegende Belastungen mit PAK nachgewiesen. Im Grundwasser wurden hingegen keine Schadstoffgehalte oberhalb der Schwellenwerte nachgewiesen. Da kein Eintrag der Schadstoffe ins Grundwasser erfolgt ist, werden Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-107

Bezeichnung: Herbizid-Einsatz 1992
BKK: 831
Größe: 2.150 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Der Verdacht einer Kontamination der oberflächennahen Bodenschichten durch Herbizide und organisch gebundene Halogenverbindungen wurde nicht bestätigt. Daher werden weitere Maßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

KF B-01019-108

Bezeichnung: Ehemalige Schmiede
BKK: 831
Größe: 200 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei der Detailuntersuchung wurden oberhalb der Prüfwerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) bzw. der Beurteilungswerte der Berliner Liste liegende Belastungen mit PAK, Benzo(a)pyren, Blei, Kupfer und Quecksilber festgestellt. Eine vollständige horizontale Eingrenzung des Schadens erfolgte nicht. Im Grundwasser wurden Überschreitungen des GFS für PAK, Kupfer und Zink festgestellt. An einer Messstelle wurde für PAK auch der Schadensschwellenwert (SSW) der Berliner Liste überschritten. Die stark erhöhten Zinkgehalte der Orientierenden Untersuchung konnten durch die Detailuntersuchung nicht bestätigt werden. Die PAK Gehalte nehmen zwischen den

an- und abstromigen Messstellen um ca. 50 % ab, während sich die Werte für Zink während des Durchfließens der Untersuchungsfläche ca. verdoppeln. Da in den Bodenproben keine Zinkbelastungen festgestellt wurden, vermuten die Gutachter die Quelle der Verunreinigungen außerhalb der Untersuchungsfläche.
An einer Bohrung wurden auch erhöhte EOX-Gehalte im obersten Bodenmeter nachgewiesen. Die Nachuntersuchungen ergaben mit Ausnahme einer Probe mit einer geringfügigen Überschreitung keine Überschreitung der Nachweisgrenze. Daher ist bei der ursprünglich Probe von einer punktuellen Belastung mit unbedeutender Flächenausdehnung auszugehen.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die Grundwasserverunreinigungen tolerierbar sind und daher keine Maßnahmen zur Sanierung eingeleitet werden müssen. Hinsichtlich der Bodenbelastungen kann eine Gefährdung von Menschen im Falle einer direkten Exposition nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Nutzungsänderung geht das Gutachten von einem Bodenaushub von mindestens einem Meter aus. Unter diesen Umständen kann von einer Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden. Bei Anlage des in diesem Bereich geplanten Spielplatzes sind ggf. weitere Untersuchungen und besondere Schutzmaßnahmen (z. B. Grabeschutz) erforderlich.

KF B-01019-109

Bezeichnung: Trafostation, Ölleitungen, Öltank, Müllablagerung
BKK: 10262
Größe: 4.250 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei Bodensondierungen der Detailuntersuchung wurden oberhalb der Prüf- bzw. Beurteilungswerte liegende Belastungen mit MKW, PAK und Blei festgestellt. Hinsichtlich des Parameters PAK ist davon auszugehen, dass vor allem im Osten auch außerhalb der Fläche Bodenbelastungen in denselben Teufen vorliegen.

Bei den im Sommer 2012 entnommenen Grundwasserproben wurden für die Parameter Zink, Kupfer sowie den Einzelparameter Fluoranthen die jeweiligen GFS überschritten. Die Gutachter gehen von einer Tolerierbarkeit des Schadens aus. Hinsichtlich der Bodenbelastungen kann eine Gefährdung von Menschen im Falle einer direkten Exposition nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Nutzungsänderung geht das Gutachten zumindest für die künftig unversiegelten Bereiche von einem Bodenaushub von mindestens einem Meter aus. Unter diesen Umständen kann von einer Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden.

Weiterhin besteht Sanierungsbedarf für einen MKW-Schaden im Grundwasser. Dies kann während der Bauausführung erfolgen, da es sich um einen kleinräumigen, klar abgegrenzten Schaden handelt. Sollte in diesem Bereich eine Injektionssohle im Grundwasser hergestellt werden, so ist die Sanierung vor Herstellung des Troges im Grundwasser durchzuführen, da sonst der Schaden verschleppt wird. Die konkrete Vorgehensweise wird im Rahmen des erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens mit der Bodenschutzbehörde abgestimmt und wird als Auflage Teil der Genehmigung sein. Der Eigentümer des Grundstücks wurde über das Sanierungserfordernis informiert.

KF B-01019-110

Bezeichnung: Tankstelle, Schmiede
BKK: 10262
Größe: 5.500 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei Bodenuntersuchungen der Detailuntersuchung wurden oberhalb der Prüf- bzw. Beurteilungswerte liegende Belastungen mit PAK und Schwermetallen (Blei, Kupfer, Quecksilber) festgestellt. Die Belastungen gehen auch über die Flächengrenzen hinaus. Bei den entnommenen Grundwasserproben wurde für die

Parameter PAK sowie Zink der jeweilige GFS überschritten. Die Gutachter gehen von einer Tolerierbarkeit des Schadens aus.
Hinsichtlich der Bodenbelastungen kann eine Gefährdung von Menschen im Falle einer direkten Exposition nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Nutzungsänderung geht das Gutachten zumindest für die künftig unversiegelten Bereiche von einem Bodenaushub von mindestens einem Meter aus. Unter diesen Umständen kann von einer Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden.

KF B-01019-111

Bezeichnung: unterirdisches Tanklager
BKK: 10262
Größe: 850 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei Bodenuntersuchungen der Detailuntersuchung wurden oberhalb der Prüf- bzw. Beurteilungswerte liegende Belastungen mit PAK und Schwermetallen (Blei, Kupfer) festgestellt. Horizontal können die Kontaminationen im nördlichen Bereich auf die Fläche begrenzt werden. Bei entnommenen Grundwasserproben wurde für den Parameter PAK der GFS überschritten. Der Einzelparameter Anthracen überschritt den sanierungsbedürftigen Schadenswert. Da u.a. kein weiterer räumlicher Eintrag auf die Flächen mehr zu erwarten ist, gehen die Gutachter von einer Tolerierbarkeit des Schadens aus. Hinsichtlich der Bodenbelastungen kann eine Gefährdung von Menschen im Falle einer direkten Exposition nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Nutzungsänderung geht das Gutachten zumindest für die künftig unversiegelten Bereiche von einem Bodenaushub von mindestens einem Meter aus. Unter diesen Umständen kann von einer Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden.

KF B-01019-117

Bezeichnung: Tankstelle Heidestr. 23
BKK: 16345
Größe: 1.000 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei Bodenuntersuchungen 2011 wurden oberhalb der Prüf- bzw. Beurteilungswerte liegende Belastungen mit PAK festgestellt. In der Grundwasserprobe wurde eine PAK-Konzentration knapp über dem SSW nachgewiesen. Im Juni 2016 wurden die verbliebenen Kellerräume des ehemaligen Gebäudes beräumt und in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde ergänzende Untersuchungen durchgeführt. Die entnommenen Bodenproben waren unauffällig und bei den Grundwasserproben gab es nur geringfügige Überschreitungen der jeweiligen GFS bei den Schwermetallen Blei, Chrom und Kupfer. Die ermittelten Belastungen stehen der geplanten Festsetzung eines Gewerbegebiets (GE 1) und den damit verbundenen Nutzungen nicht entgegen, da die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt werden.

KF B-01019-126

Bezeichnung: Heidestr. 55
BKK: 383
Größe: 1.100 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Bei Bodenuntersuchungen wurden oberhalb der Prüf- bzw. Beurteilungswerte liegende Belastungen mit PAK festgestellt. Im Grundwasser wurden erhöhte Werte adsorbierbarer organisch gebundener Halogene (AOX) gemessen. Die erneute Entnahme und Untersuchung einer Grundwasserprobe zeigte, dass leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) die Ursache für den erhöhten Wert sind. Die Ursache der Belastung ist bislang unbekannt. Die Gutachter empfehlen bei einer Umnutzung weitere Untersuchungen zur Herkunft der Belastungen, ansonsten wird ein Grundwassermo-

nitoring empfohlen. Akuter Handlungsbedarf wird nicht gesehen. Falls nach der Umnutzung Auffüllmaterial an der Oberfläche ansteht, sind aus Vorsorgegründen Oberbodenuntersuchungen gemäß der BBodSchV notwendig.

KF B-01019-127

Bezeichnung: Heidestr. 46-52
BKK: 1283
Größe: 8.200 m²

Befund und gutachterliche Einschätzung: Die 2011 untersuchten Bodenproben zeigen nur in der Auffüllung vereinzelt erhöhte PAK und Zink-Konzentrationen. Im Grundwasser wurden erhöhte PAK und LHKW-Konzentrationen nachgewiesen. Die Ursache der LHKW-Belastung ist bislang unbekannt. Um einen Eintrag vor Ort ausschließen zu können, werden in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde derzeit ergänzende Grundwasseruntersuchungen durchgeführt. Dazu wurden im Zu- und Abstrom der Fläche insgesamt vier neue Grundwassermessstellen eingerichtet und beprobt. Hinweise auf Bodenbelastungen, die einer Festsetzung als Mischgebiet und den damit verbundenen Nutzungen entgegenstehen, ergaben sich nicht. Darüber hinaus haben Erfahrungen im Umgang mit einem größeren LHKW-Schaden östlich der Heidestraße gezeigt, dass es technische Möglichkeiten gibt, selbst bei gravierenden Schäden die Realisierung von Wohnungsbauvorhaben zu ermöglichen.

Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nach vorliegendem Kenntnisstand im Plangebiet keine Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers festgestellt wurden, die akute Dekontaminations- oder Sicherungsmaßnahmen zur Abwehr von Gefahren für das Grundwasser erforderlich machen.
Für die Katasterfläche KF B-01019-127 werden derzeit in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde weitere Untersuchungen durchgeführt.
Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass eine Nachnutzung der Flächen entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht grundsätzlich möglich ist. Aufgrund der voraussichtlich kleinräumigen Ausdehnung von Schäden kann davon ausgegangen werden, dass eine ggf. erforderliche Sanierung unter technischen und finanziellen Aspekten durchführbar ist.

Hinweise

Ergänzend ist anzumerken, dass trotz der vorliegenden Untersuchungen auf einer Fläche mit hohem Gefahrenpotential, wie einem ehem. Containerbahnhof und fast 150 Jahre lang genutzten Güterbahnhof, bisher unentdeckte Hotspots mit Schadstoffen nicht ausgeschlossen werden können. Dies zeigen verschiedene Beispiele, wie z. B. auf der östlichen Seite der Heidestraße, wo trotz abgeschlossener Erkundung der Altlastensituation noch ein tief reichender LHKW-Schaden im Rahmen der Bauvorbereitung entdeckt wurde, für den es vorher keinen Hinweis gab. Diese Unwägbarkeiten stehen einem Inkrafttreten des Bebauungsplans jedoch nicht entgegen, da in den meisten Fällen sowohl in rechtlicher wie auch in technisch-finanzieller Hinsicht ausreichende Möglichkeiten bestehen, solche Schäden soweit zu sanieren, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Nutzung dennoch realisiert werden kann. Die Sanierungsverpflichtung durch den Grundstückseigentümer und das konkrete Vorgehen beim Auftreten bisher unentdeckter Boden- und/oder Grundwasserbelastungen mit Handlungsbedarf wird in den städtebaulichen Verträgen mit den beiden Haupteigentümern im Plangebiet geregelt, die übrigen Grundstücke im südlichen Plangebiet sind bereits weitgehend bebaut.

Eine den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechende Nachnutzung des Gebiets als Wohngebiet, Kinderspielfläche, Park- und Freizeitanlage sowie Gewerbegebiet im Hinblick

auf die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist auf vielen Flächen voraussichtlich ohne weitere Maßnahmen möglich, da die jeweiligen Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung eingehalten werden. Dazu ist jedoch anzumerken, dass sich die Prüfwerte des BBodSchG sich auf Feststoffwerte im Oberboden (ca. 0-30 cm) beziehen. Dieser Bodentiefenbereich ist jedoch nicht separat untersucht worden, so dass nur Anhaltspunkte der Bodenbelastung im gesamten ersten Bodenmeter vorliegen. Daher wurde im städtebaulichen Vertrag vorsorglich die Regelung aufgenommen, wonach bei Realisierung der festgesetzten Nutzungen sicherzustellen ist, dass im Oberboden der unversiegelten Freiflächen die Prüfwerte für Nutzungen nach der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) eingehalten werden.
In Bereichen mit Überschreitungen ist durch Dekontaminations- oder Sicherungsmaßnahmen (Bodenaustausch, Abdeckung mir unbelastetem Boden, Versiegelung) ein Kontakt von Menschen mit belastetem Bodenmaterial zu verhindern. Unter Sandspielflächen ist ggf. zusätzlich ein Grabeschutz, der den Kontakt mit belastetem Bodenmaterial verhindert, notwendig.

Hinweise auf relevante Bodenluftbelastungen durch leichtflüchtige Schadstoffe im Geltungsbereich liegen nicht vor.

(c) Kampfmittel

Über das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet liegen keine Erkenntnisse vor. Eine Kampfmittelsuche wurde bisher nicht veranlasst.
Regelungen zur Kampfmittelsuche und ggf. -beseitigung sind jedoch in den städtebaulichen Verträgen mit den beiden Haupteigentümern im Plangebiet verankert.

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. Der Umweltatlas Berlin weist Grundwasserflurabstände von 3 - 4 m in der östlichen und 1,5 - 3 m in der westlichen Hälfte des Plangebietes aus. Im Eckbereich Heidestraße / Perleberger Straße beträgt der Abstand bis zu 7 m. Die Fließrichtung verläuft in östlicher Richtung zum Kanal.
Die Grundwasserneubildungsrate ist abhängig vom Versiegelungsgrad der Flächen und liegt nach Angaben des Umweltatlasses zwischen 150 und 400 mm/a. Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 bei 540-555 mm/a. Die aktuelle Erhebung des Umweltatlas Berlin weist für das Plangebiet mit Werten von 300 - 400 mm/a einen hohen Gesamtabfluss von Niederschlägen aus. Die Verdunstungsrate liegt im mittleren Bereich bei 100 - 200 mm/a.

Bei Untersuchungen der Kontaminationsflächen wurden stellenweise auch Grundwasserverunreinigungen oberhalb des Geringfügigkeitsschwellenwertes bzw. des Gefahrenschwellenwertes der Berliner Liste festgestellt, die aber lokal begrenzt sind und sich auf Grund der geringen Fließgeschwindigkeit des Grundwassers nur langsam verlagern. Nähere Angaben finden sich in Kapitel II.2.1.3(b) zu Bodenbelastungen.

II.2.1.5 Schutzgüter Luft und Klima

Der Umweltatlas kartiert das Plangebiet als Belastungsbereich mit einer geringen bis mäßigen, punktuell auch hohen bioklimatischen Belastung und einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen. Ursächlich für die bioklimatische Belastung ist das Fehlen von Kaltluftentstehungsgebieten im Plangebiet und im näheren Umfeld.

Das Plangebiet liegt zum Teil im Einwirkbereich von Kaltluftströmungen aus den Freiflächen westlich der Lehrter Straße (Poststadion, Fritz-Schloß-Park). Dies wirkt sich positiv auf die bioklimatische Belastung aus. Aufgrund eines hohen Temperaturgefälles zwischen dem wärmeren Plangebiet und den niedrigeren Lufttemperaturen im Bereich des Fritz-Schloß-Parks kommt es zu autochthonen Luftaustauschprozessen. Dies führt bei sommernächtlicher Strahlungswetterlage zu Kaltluftströmungen, die Kaltluft im Umfang von bis zu 450 m³/s in das Plangebiet und im Norden bis unmittelbar an die Heidestraße transportieren. Dies bewirkt eine Reduzierung der nächtlichen Temperaturbelastung bei diesen Wetterlagen.

Die Belastung durch Luftschadstoffe ist im Plangebiet aufgrund der Lage im Zentrum Berlins und der das Plangebiet kreuzenden Hauptverkehrsstraßen hoch. Die lufthygienische Situation im Stadtgebiet ist dabei Ergebnis der Überlagerung der Immissionen aus den lokalen Quellen Straßenverkehr, Industrie und Hausbrand sowie durch überregionalen Ferntransport.
Für die Luftschadstoffe Schwefeldioxid (SO_2) und Stickstoffdioxide (NO_X) werden durch die 39. BImSchV kritische Werte festgelegt, deren Überschreitung unmittelbare schädliche Auswirkungen für manche Rezeptoren wie Bäume, sonstige Pflanzen oder natürliche Ökosysteme, mit Ausnahme des Menschen, haben kann. Sie liegen für SO_2 bei 20 µg/m³ Luft und für NO_X bei 30 µg/m³ Luft. Die an den verkehrsnahen Messstationen des Berliner Luftgüte-Messnetzes gemessenen Belastungen unterschreiten den kritischen Wert für SO_2 deutlich, für NO_X liegt die Belastung deutlich über dem kritischen Wert. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung im Plangebiet kann davon ausgegangen werden, dass diese Werte grundsätzlich übertragbar sind.

Bezüglich der Belastung mit Luftschadstoffen, die für die Gesundheit des Menschen potentiell problematisch sind, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu Luftverunreinigungen in Kapitel II.2.1.1(b) verwiesen.

II.2.1.6 Schutzgut Landschaft

Nördlich der Döberitzer Straße befindet sich ein teilweise gründerzeitlich geprägter Altbaubestand, der Wohn- und Gewerbezwecken dient. Die Gebäudekörper heben sich durch ihre Höhe deutlich von ihrem Umfeld ab und bilden durch ihre Insellage einen Fremdkörper inmitten von Bahnbrachen. Nördlich davon befindet sich eine durch ehemalige Bahnanlagen und durch Gewerbeflächen geprägte Stadtlandschaft mit einer geringen Nutzungsintensität und Bebauung. Das Gebiet ist durch Gleisanlagen und Lagergebäude, offene und teilversiegelte Böden sowie Hochstauden- und Ruderalfluren sowie einzelne Säulenpappeln geprägt.

Im „Ausführlichen Verfahren“ aus den „Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin“ (2013) werden folgende Kriterien zur Bewertung des Schutzgutkomplexes Landschaftsbild/Erholung benannt:

- Erkennbarkeit des Stadt- und/oder Naturraumes
- Anteil landschaftstypischer und/oder gestalterisch wertvoller Elemente sowie Nutzungs- und Strukturvielfalt
- Visuelle Ungestörtheit
- Freiflächenversorgung
- Innere und äußere Erschließung/Verbindungsfunktion
- Freiheit von akustischen und/oder geruchlichen Beeinträchtigungen

Bei einer überschlägigen Bewertung nach diesen Kriterien kann dem Plangebiet in seinem derzeitigen Zustand nur eine geringe Wertigkeit für das Landschafts- und Siedlungsbild zugesprochen werden.

II.2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a befinden sich keine Baudenkmale, Denkmalbereiche, Gartendenkmale oder Bodendenkmale.

II.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

II.2.2.1 Schutzgut Mensch

(a) Lärm

Die bei vollständiger bzw. schrittweiser Realisierung des Bebauungsplans 1-62a im Plangebiet zu erwartenden Lärmimmissionen wurden für den Prognosehorizont 2025 berechnet und bewertet (ALB 4/2016). Die wesentlichen Lärmbeeinträchtigungen gehen von den Schallquellen Straßenverkehr und Schienenverkehr aus; weitere Lärmquellen wie Gewerbe und Luftverkehr wurden 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 dabei von einer prognostizierten Verkehrsbelegung (DTV) durch rund 43.000 Fahrzeuge am Tag südlich und rund 24.000 Fahrzeuge nördlich der Sellerstraße ausgegangen. Die Belastung der Planstraßen wird mit 1.500 bis 3.100 Fahrzeugen täglich prognostiziert.

Weitere Lärmemissionen gehen von den westlich des Plangebiets gelegenen Bahnstrecken aus. Wesentlichen Einfluss, insbesondere auf die nächtliche Lärmbelastung hat dabei der Güterverkehr mit einer Wendeanlage für Güterzüge, die unmittelbar an das Plangebiet angrenzt.

Die Prognosen der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass die von den Straßen und Bahnanlagen ausgehenden Verkehrsgeräusche die im Plangebiet vorgesehenen Bebauungen und Freiräume maßgeblich beeinträchtigen werden.
Die höchsten Beurteilungspegel werden im Prognosejahr 2025 im Bezug auf den Straßenverkehrslärm voraussichtlich an den Gebäudefassaden entlang der Heidestraße mit am Tag bis zu 74 dB(A) und in der Nacht bis zu 68 dB(A) erreicht. Auch die Gebäude entlang der von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden orientierungswert-überschreitenden Lärmbelastungen ausgesetzt sein.

Auch durch die Schallquelle Schienenverkehrslärm werden für das Jahr 2025 sehr hohe Beurteilungspegel mit bis zu 74 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts für die der Bahn zugewandten Gebäudeseiten, vor allem im Norden des Gewerbegebietes, prognostiziert. Bahnseitig etwas geringeren Lärmbelastungen sind die Gebäude im gegenüber den Gleisanlagen weiter zurückgesetzten Sondergebiet (bis zu 69 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts) und im Mischgebietsteil MI 4.2 ausgesetzt, wo die Gütergleise enden und die übrigen Gleise teilweise in Troglage verlaufen. Ganz im Süden sind hier deshalb lediglich Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005-1 im Nachtzeitraum (bis zu 56 dB(A)) zu erwarten.
Für die Innenhoffassaden im Mischgebiet und im Sondergebiet ist die Eigenabschirmung der Gebäude im endgültigen Ausbauzustand ausreichend wirksam, um die Orientierungswerte der DIN 18005-1 weitgehend einzuhalten. Lediglich in den obersten Geschossen sind Überschreitungen möglich. Sie betreffen im MI 1 das achte bis zehnte Vollgeschoss, im MI 2 das zehnte Vollgeschoss und im Sondergebiet das neunte und zehnte Vollgeschoss.

Um Doppelungen in der Begründung zu vermeiden, wird hinsichtlich der Lärmsituation in Gebäuden und wohnungsbezogenen Außenwohnbereichen (Balkonen, Loggien, Terrassen) im Weiteren auf die Ausführungen in Kapitel III.3.7.1 verwiesen.
Im Folgenden wird die prognostizierte Lärmsituation auf den geplanten privaten und öffentlichen Freiflächen im Plangebiet beschrieben und unter dem Aspekt der freiraumbezogenen Erholung bewertet. Grundlage der Ausführungen sind die für 2025 prognostizierten Tag-Beurteilungspegel in Bodennähe (2 m über Gelände) im Vollausbauzustand.

Private Freiflächen in den Baugebieten mit Wohnnutzung

In den geplanten Mischgebieten MI 1 – MI 3 sowie MI 4.1 und im aufgrund der Zulässigkeit von Wohnnutzungen analog zu betrachtenden Sondergebiet wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans (Baulinien, geschlossene Bauweise, Mindestbauhöhe) und Regelungen des städtebaulichen Vertrags (zusammenhängende Realisierung der Baublöcke) die Ausbildung von lärmgeschützten Blockinnenbereichen gewährleistet. Mit prognostizierten Pegeln von meist unter 50 dB(A) tags kann in den Innenhöfen unter Lärmschutzaspekten eine gute Freiraumqualität erreicht werden. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen am nördlichen Rand des Sondergebietes sowie zwischen den beiden Baublöcken im Mischgebietsteil MI 3 sind hingegen bei Beurteilungspegeln zwischen 58 und 70 dB(A) nur eingeschränkt nutzbar.

Im Mischgebietsteil MI 4.2 wird unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse und der Bestandsbebauung auf die Festsetzung von Baulinien und die vertragliche Bindung zur gemeinsamen Errichtung einer Neubebauung verzichtet, langfristig kann ein ausreichender Lärmschutz auf den blockinternen Grundstücksfreiflächen aber über die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise und einer Mindestbauhöhe gewährleistet werden. Im endgültigen Ausbauzustand sind hier, wie in den anderen Mischgebieten auch, Lärmbelastungen von unter 50 dB(A) zu erwarten.
Bis zur vollständigen Realisierung der Blockrandbebauung sind die bestehenden höheren Lärmbelastungen auf den Freiflächen - unter Berücksichtigung der Vorbelastung - hinnehmbar, da selbst bei einem Fehlen jeglicher Abschirmung durch eine bahnseitige Neubebauung die Belastungen im Gebiet tags unterhalb des zweiten Dringlichkeitsstufe des Lärmaktionsplans von 65 dB(A) liegen würden. Eine ungestörte Kommunikation im Freien (hierfür setzen die Gutachter einen Schwellenwert 62 dB(A) an) wäre ebenfalls in weiten Teilen des Gebiets möglich.

Private Freiflächen in den Gewerbegebieten

Das geplante eingeschränkte Gewerbegebiet GE 1 im Norden des Geltungsbereichs ist von drei Seiten (Heidestraße, Perleberger Straße, Bahnanlagen) dem Verkehrslärm ausgesetzt. Aufenthaltsqualitäten im Freiraum können hier nur entstehen, wenn mindestens teilweise eine zu den Lärmquellen hin abschirmende Bebauung realisiert wird; dies ist aus wirtschaftlichen Gründen zu erwarten. Wenn sowohl an der Heidestraße / Perleberger Straße als auch entlang der Bahnstrecke eine weitgehend geschlossene Bebauung errichtet wird, entstehen im Innenbereich des Blocks Bereiche, in denen der Tag-Orientierungswert der DIN 18005-1 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) deutlich unterschritten werden. Eine ungestörte Kommunikation im Freiraum (hierfür setzen die Gutachter einen Schwellenwert von 62 dB(A) an) würde unter diesen Umständen zumindest auf den zur Planstraße 1.1 orientierten Flächen möglich sein.
Falls eine abschirmende Bebauung auf größeren Abschnitten straßen- oder bahnseitig fehlt, können Lärmpegel von über 65 dB(A) tags für Teilbereiche nicht ausgeschlossen werden. Die Überschreitungen sind hinnehmbar, weil die Freiflächen im Gewerbegebiet allenfalls einem kurzfristigen Aufenthalt (z.B. während Arbeitspausen) dienen und im direkten Schallschatten der Gebäude jeweils auch ruhige Aufenthaltsbereiche entstehen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Gewerbegebiete auf Grund ihres zulässigen Störgrades schon vom

Grundsatz her allenfalls eingeschränkt für die Erholung geeignet sind. Aus diesen Gründen ist auch die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise nicht erforderlich, zumal damit die Eigenart eines Gewerbegebietes eingeschränkt werden würde.

Die nicht überbaubare Grundstücksfläche am Nordrand des Plangebiets wird unter Lärmgesichtspunkten nur eine geringe Aufenthaltsqualität erreichen können, sie soll aber auch vorrangig Verbindungsfunktionen für Fußgänger zum geplanten S-Bahnhof übernehmen.

Der südliche Teil des Gewerbegebietes (GE 2.1 und GE 2.2) wird vor allem durch den Lärm der westlich angrenzenden Bahnanlagen beeinflusst. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen auf der bahnzugewandten Seite des Baugebiets sind für einen Aufenthalt im Freien nicht geeignet, der gebietsbezogene Orientierungswert von 65 dB(A) wird hier mit Werten von bis zu 72 dB(A) durchgehend überschritten. Entlang der Bahnanlagen wird deshalb eine durchgängige Bebauung (als abweichende Bauweise) mit einer Mindesthöhe von fünf Vollgeschossen festgesetzt. Dadurch wird eine Abschirmung der bahnabgewandten Flächen vom Bahnlärm erreicht und dort die Einhaltung der Orientierungswerte für Gewerbegebiete sichergestellt. Wenn die nicht überbaubaren Grundstücksflächen an der Planstraße 1 im endgültigen Ausbauzustand durch die Baublöcke der Mischgebiete MI 1 - MI 3 zusätzlich auch gegen den Lärm der Heidestraße abgeschirmt werden, entstehen hier relativ ruhige Bereiche mit Pegeln von oft unter 60 dB(A), in denen gewerbliche Freiraumnutzungen, wie z.B. Cafés gut möglich sind.

Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz

Die zweigeteilte öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz im Süden des Plangebiets wäre ohne Lärmschutzmaßnahmen Lärmpegeln von bis zu 71 dB(A) ausgesetzt, die eine Nutzbarkeit in Frage stellen würden.

Deshalb wurde gutachterlich untersucht, in welchem Umfang die Errichtung von Lärmschutzwänden am Rand Parkanlage als aktive Lärmschutzmaßnahme zu einer Einhaltung des Orientierungswertes von 55 dB(A) für Parkanlagen gemäß DIN 18005-1 bzw. des Schwellenwerts von 62 dB(A) für eine noch weitgehend ungestörte Kommunikation im Freiraum beitragen kann.
Es wurde ermittelt, dass selbst eine maximal 7,0 m hohe und ca. 310 m lange Lärmschutzwand für eine näherungsweise Einhaltung von 55 dB(A) tags im Bereich der gesamten Parkanlage nicht ausreichend wäre, u.a. da die Wand Straßenverkehrslärm nicht ausreichend abschirmen kann und auch der Schienenlärm aufgrund der Hinterstrahlung des nördlichen Wandendes sowie von Reflexionen an den Süd-Westfassaden der im Baugebiet MI 4.1 zulässigen Bebauung nicht unter einen hierdurch bestimmten Pegel abgesenkt werden kann. Für eine näherungsweise Einhaltung von 62 dB(A) wäre eine 160 m lange und maximal 2,5 m hohe Lärmschutzwand erforderlich.

In der Abwägung mit anderen städtebaulichen Gründen, insbesondere der Beeinträchtigung des Stadtbildes, wird als Kompromiss die Errichtung einer 5 m hohen und 225 m langen absorbierenden Lärmschutzwand zwischen öffentlicher Grünfläche und Bahnanlage im Bebauungsplan festgesetzt. Damit können nahezu auf der gesamten Fläche Pegel unter 60 dB(A) sichergestellt werden, die zwar über dem Orientierungswert für Parkanlagen liegen, jedoch eine ungestörte Kommunikation (Schwellenwert 62 dB(A)) sicherstellen und angesichts der geplanten eigenlärmerzeugenden Spielflächennutzung eine tragfähige, abwägungsgerechte Lärmschutzmaßnahme darstellen. Durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag wird sichergestellt, dass die Lärmschutzwand vor Nutzung der Parkanlage verbindlich zu errichten ist.

Fußgängerbereich (Nordhafenplatz)

Auf der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“, d.h. auf dem so genannten „Nordhafenplatz“ liegt ebenfalls eine hohe Lärmbelastung vor. Dabei dominiert ein-

deutig der Straßenverkehrslärm der Heidestraße, während der Bahnlärm nur eine untergeordnete Rolle spielt und langfristig durch die Bebauung im Gewerbegebietsteil GE 2.1 abgeschirmt wird.

Da die Platzfläche neben ihrer Verbindungsfunktion zum geplanten S-Bahnhof für Fußgänger- und Radfahrer auch Aufenthaltsfunktionen übernehmen und für die Feierabend- und Kurzzeiterholung nutzbar sein soll, wird zur Beurteilung der Lärmbelastung ebenfalls der Schwellenwert für eine weitgehend ungestörte Kommunikation von 62 dB(A) tags herangezogen, da die die DIN 18005-1 keine Orientierungswerte für Verkehrsflächen vorgibt.
Ein Beurteilungspegel von 62 dB(A) wird auch im endgültigen Ausbauzustand auf großen Teilen der Platzfläche überschritten; meist liegt die prognostizierte Lärmbelastung bei 62 bis 65 dB(A), im Nahbereich der Heidestraße (bis in eine Tiefe von rund 20 m) zwischen 65 und 70 dB(A)

Im Zusammenhang mit der ursprünglich geplanten Festsetzung als öffentliche Grünfläche wurde im Bebauungsplanverfahren gutachterlich untersucht, in welchem Umfang die Errichtung einer Lärmschutzwand gegenüber der Heidestraße zu einer nachhaltigen Lärmminderung beitragen kann. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass eine Lärmschutzwand mit gestaffelter Höhe zwischen 3,5 und 5,0 m erforderlich wäre, um zumindest im Vollausbauzustand den Zielwert von 62 dB(A) fast vollflächig (Ausnahme: Bereiche nahe der Durchwegungen zur Heidestraße) einhalten zu können. In Abwägung mit städtebaulichen Belangen (v. a. Sichtbeziehungen zwischen den Quartiersteilen und Grün- und Freiflächen östlich und westlich der Heidestraße) wurde eine solche Maßnahme jedoch als unverträglich eingestuft.
Ob im Zuge der Realisierung kleinräumig wirksame lärmabschirmende Gestaltungselemente integriert werden können, um die Aufenthaltsqualität in Teilbereichen zu erhöhen, ist in der Entwurfsplanung bzw. im vertraglich vereinbarten Gestaltungswettbewerb als Qualitätsicherungsverfahren zu klären.

<u>Lärmsituation bei einer teilweisen Realisierung der Bebauung</u>

Die dargestellte Prognose geht von einer vollständigen Realisierung der durch den Bebauungsplan ermöglichten Bebauung aus. Aber auch solange eine abschirmende Bebauung an der Bahnstrecke (GE 1 und GE 2) noch nicht errichtet wurde, ist hinsichtlich der Lärmbelastung der öffentlichen und privaten Freiflächen nicht von wesentlich anderen Schallpegeln auszugehen. Da die Baublöcke an der Heidestraße jeweils im Zusammenhang errichtet werden (Sicherung durch städtebaulichen Vertrag), ist für die Innenhöfe zu jedem Zeitpunkt von einer Einhaltung der Orientierungswerte für Mischgebiete auszugehen. Auf dem Nordhafenplatz wären die Beurteilungspegel im westlichen Teil leicht höher, eine erheblich veränderte Belastungssituation wäre aber insgesamt nicht zu erwarten. Der Schallschutz für die öffentliche Grünfläche im Süden des Plangebietes wird durch die Errichtung der Lärmschutzwand gesichert. Ein Fehlen der nördlich angrenzenden Bebauung hat darauf keinen Einfluss.

(b) Luftschadstoffe

Aufgrund der sensiblen Ausgangslage und des geplanten Ausbaus der Heidestraße wurde ein Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung beauftragt (VCDB 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 (NO_2), Partikel (Feinstaub PM_{10}, $PM_{2,5}$) und Benzol in Bodennähe mit einem Prognosemodell berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet.

Die Realisierung der geplanten gemischten Bebauung 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 damalige Prognose davon aus,

dass 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 Werten von 2011 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 NO_2, Benzol, PM_{10} und $PM_{2,5}$ im Jahresmittel prognostiziert. Lediglich für den Tagesgrenzwert von PM_{10} wird auf einem kurzen Teilabschnitt der Heidestraße (Immissionspunkte F/F1 in Höhe Heidestraße 53) eine Überschreitung an 37 bzw. 41 Tagen statt der zulässigen 35 Tage im Jahr prognostiziert. Von einem Straßenschluchtcharakter und einer eindeutigen repräsentativen Messstelle im Sinne der 39. BImSchV kann bei diesen Immissionspunkten jedoch nicht ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Modellunsicherheiten ergibt sich im Rahmen der Bebauungsplanung (einschließlich angrenzender Bebauungspläne 1-62b, 1-62c, 1-63) kein Handlungsbedarf. Sollten nach Fertigstellung der Bauvorhaben Grenzwertverletzungen gemessen werden, kann diesen mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen begegnet werden.

Im Zeitraum bis 2020 kann die Einhaltung der Grenzwerte dagegen nicht sicher angenommen werden, wenn bis dahin bereits eine vollständige Umsetzung der Bebauungspläne 1-62a, b und c erfolgt sein sollte. 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 sehr unwahrscheinlichen) Fall sind auf Grundlage von Messungen im Rahmen der Umweltüberwachung (vgl. Kap. II.3.1.2) geeignete Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung durch die zuständige Fachbehörde festzulegen.

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

(c) Erschütterungen

Durch den Betrieb der bestehenden und geplanten, unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden, planfestgestellten Bahnanlagen (Regional-, Fern- und Güterverkehr, künftige S-Bahnlinie S21) können Erschütterungen auf das Erdreich ausgelöst werden, die schutzbedürftige Nutzungen in den Gebäuden in erheblichem Maß beeinträchtigen können.

Setzt man für die geplanten Wohnnutzungen die Beurteilungskriterien für allgemeine Wohngebiete an, können sowohl auf den bahnzugewandten Flächen im Sondergebiet und den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht ausgeschlossen werden. In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 ist zudem mit einer Überschreitung des Maximalpegels für den sekundären Luftschall zu rechnen.

In den Gewerbegebietsteilen GE 1, GE 2.1 und GE 2.2 ist nicht mit Überschreitungen des gebietsbezogenen Anhaltswerts (tags) nach DIN 4150-2 zu rechnen. Die prognostizierten Überschreitungen der nächtlichen Anhaltswerte sind hier nur im Einzelfall für ausnahmsweise zulässige Wohnnutzungen und bestimmte gewerbliche Nutzungen, wie z.B. Beherbergungsbetriebe, relevant. Die gewerblichen Bauflächen werden von deutlich hörbaren sekundären Luftschall-Maximalpegeln betroffen sein, Überschreitungen des Anhaltswerts für den Mittelungspegel sind hingegen nicht anzunehmen.

(d) Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Vom zentral in der Berliner Innenstadt gelegenen Plangebiet aus können vielfältige städtische Erholungsangebote und Attraktionen auf kurzen Wegen erreicht werden. Mit dem Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen sowie von Grün- und Freiflächen werden die Erholungseignung und die Aufenthaltsqualität im Plangebiet und seinem näheren Umfeld erheblich aufgewertet.

Innerhalb des Plangebiets ist die Anlage einer zweigeteilten öffentlichen Grünfläche, von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit Aufenthaltsqualitäten (Fußgänger- bzw. Fußgänger- und Radfahrbereich) sowie einer privaten, aber öffentlich nutzbaren Platzfläche im Sondergebiet vorgesehen.
Im Süden des Plangebiets wird entlang der Bahnanlagen und der Planstraße 3 eine zweigeteilte, rund 5.300 m² große öffentliche Grünfläche festgesetzt. Innerhalb der Fläche soll ein etwa 2.000 m² großen Kinderspielplatz (Nettospielfläche) angelegt werden und auf 1.800 m² Gehölzpflanzungen als Ausgleichsmaßnahme durchgeführt werden (vgl. Kap. II.2.4.5(d)). Die Fläche wird von einem öffentlichen Fuß- und Radweg begleitet und bindet im Süden an die Döberitzer Straße an.
Die im Fachplan Grün- und Freiflächen der Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte und im Landschaftsprogramm vorgesehene Schaffung einer Grünverbindung im Zuge der Döberitzer Straße (Döberitzer Grünzug) wird im Bebauungsplan durch Festsetzung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit straßenbegleitenden Baumreihen planungsrechtlich vorbereitet. Über die westlich der Bahnanlagen planfestgestellten Grünflächen wird eine Verbindung zum Fritz-Schloß-Park und zum „Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis Moabit“ geschaffen.

Zusätzlich wird in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren (1-88c) eine Brücke für Fußgänger- und Radfahrer über die Bahntrasse südlich des GE 2.2 geplant. Mit dieser Maßnahme soll längerfristig die Barrierewirkung der Bahntrasse gemindert und die Erreichbarkeit der Freiflächen westlich der Bahn (geplante Grünfläche parallel zur Fernbahn, Fritz-Schloß-Park) verbessert werden, so dass sich diese Maßnahme ausgleichend in Bezug auf die im Plangebiet festgesetzten hohen Nutzungsmaße auswirken kann. Eine weitgehende Finanzierung des Baus durch den Eigentümer der Grundstücke im Plangebiet ist vertraglich abgesichert.

Im nördlichen Teil des Plangebiets wird eine 5.600 m² Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt, die unter der Bezeichnung „Nordhafenplatz“ als (grüngeprägte) Platzfläche gestaltet werden soll. Sie ist über die Heidestraße mit der im Bebauungsplan 1-62b festgesetzten Parkanlage am Nordhafen und über diese mit dem geplanten Uferweg entlang des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals verbunden. Die Verbindung mit den Grünflächen östlich des Kanals soll durch zwei neue Brücken hergestellt werden.

Ein ergänzendes Element der Freiraumstruktur des Gebietes wird die auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen im nördlichen Teil des Sondergebiets geplante Platzfläche sein. Der Bereich mit einer Größe von rund 1900 m² wird zwar im privaten Eigentum verbleiben, eine öffentliche Zugänglichkeit soll jedoch gewährleistet werden.

Bei künftig rund 2.600 Einwohnern im Plangebiet ergibt sich bei einem angestrebten Versorgungsgrad von 6 m² pro Einwohner (Richtwert) ein Bedarf von 15.600 m² nutzbarer wohnungsnaher öffentlicher Grünflächen. Die im Plangebiet festgesetzte, zweigeteilte Grünfläche kann nur Teile dieses Bedarfs abdecken. Zudem soll die Fläche auch als Kinderspielplatz und Ausgleichsfläche genutzt werden und steht damit für die wohnungsnahe Erholung nur eingeschränkt zur Verfügung. Daher müssen die künftigen Bewohner des Gebietes auch auf

eine Mitnutzung der o.g. Platzflächen und sonstigen Flächen mit entsprechender Aufenthaltsqualität verwiesen werden.

Im Umfeld des Plangebiets stehen zudem grundsätzlich die bestehenden und neu geplanten Grünflächen am Nordhafen, der geplante Döberitzer Grünzug und der Geschichtspark „Ehemaliges Zellengefängnis Moabit“ zur Verfügung. Außerdem wurde im Zuge eines Änderungsverfahrens zur Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich“ die Herstellung einer Grünfläche auf einem Streifen westlich der Bahntrasse vorbereitet. Bei Realisierung werden diese Flächen der wohnungsnahen Erholung dienen, jedoch ist davon auszugehen, dass sie auch durch die vorhandenen und künftigen Bewohner im Umfeld des Plangebiets intensiv genutzt werden.

Für die siedlungsnahe Erholung besteht unter Zugrundelegung der Richtwerte des Landschaftsprogramms ein Bedarf im Umfang von rund 18.200 m² Grünflächen. Dafür ist im Plangebiet kein Angebot vorgesehen. Etwa 1 km entfernt liegt - bei einer bis zur Realisierung der Brückenanlage allerdings ungünstigen Erreichbarkeit - der Fritz-Schloß-Park, etwa 2 km entfernt der Volkspark Humboldthain. Der Spreebogenpark südlich des Hauptbahnhofs stellt über das Bundesforum und den Platz der Republik die Verbindung zum etwa 2,5 km entfernten Tiergarten her.

Im Landschaftsprogramm wird als Richtwert für die Versorgung mit privaten Grünflächen auf den Wohngrundstücken 11 m² pro Einwohner angegeben. Für die Mischgebiete werden etwa 2.100 Einwohner prognostiziert, so dass die Bereitstellung von rund 23.100 m² privater Freiflächen auf den Grundstücken anzustreben ist. Bei einer festgesetzten GRZ von 0,6 verbleiben dort 18.900 m² nicht durch Gebäude überbaubare Grundstücksflächen, auf denen Stellplätze, Garagen und gebäudeähnliche Nebenanlagen weitgehend ausgeschlossen werden und die bei einer Unterbauung durch Tiefgaragen zu begrünen sind. Damit sind zu einer richtwertkonformen Versorgung mit privaten Grünflächen auch Dachterrassen oder größere Balkone und Loggien für die freiraumbezogene Erholungsnutzung vorzusehen. Der rechnerische Bedarf im Sondergebiet (5.500 m² bei 500 Einwohnern) kann im Blockinnenbereich selbst unter Einbeziehung der Dachfläche der im Blockinnenbereich zulässigen Einzelhandelsbetriebe (insgesamt 2.830 m²) nicht vollständig gedeckt werden; hier sind, wie in den Mischgebieten, ergänzende Freiraumangebote durch großzügige Dachterrassen u.ä. bereitzustellen.

II.2.2.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

(a) Flora

Biotoptypen

Die Realisierung des Bebauungsplans 1-62a führt in weiten Teilen des Plangebiets zu einem Verlust der vorhandenen Biotope. Lediglich auf den Grundstücken Heidestraße 45-55 / Döberitzer Str. 1 kann mittelfristig von einer Weiternutzung des vorhandenen Gebäudebestands ausgegangen werden. Im Rahmen der Abwägung bleibt der mögliche Erhalt von Biotopflächen in diesem Bereich jedoch unberücksichtigt, da auch hier aufgrund der weit gefassten Baugrenzen eine anderweitige bauliche Nutzung planungsrechtlich möglich und langfristig zu erwarten ist.
Der Geltungsbereich wird ansonsten vollständig durch die neuen Bau-, Verkehrs und Grünflächen des künftigen Stadtquartiers überplant. Hier werden sämtliche Gebäude und befestigten Flächen zurückgebaut, die bestehende Vegetation (Rohbodenflächen, Trockenrasen, Ruderalfluren, Vorwald- und Gebüschbereiche) entfällt. Es entsteht ein dicht bebauter Siedlungsbereich mit Mischgebieten, einem Gewerbegebiet und einem Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“. Durch die Festsetzung der Mischgebiete MI 3 und MI 4.1, des Sondergebiets und der Planstraßen 1.3 (teilweise) und 3 wird eine planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme überplant (vgl. Kap II.1.2.7). Die dort hergestellten

Pflanzungen werden künftig vollständig entfallen.
Eine tabellarische Aufstellung der künftig zulässigen Flächennutzungen findet sich in Kapitel II.2.2.3(a).

In den Mischgebietsteilen (MI 1, MI 2, MI 3, MI 4.1 und MI 4.2) wird überwiegend durch die Festsetzung einer höchstzulässigen Grundfläche eine GRZ von 0,6 ermöglicht. Im Sondergebiet wird durch die zeichnerische Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen eine GRZ von knapp 0,68 ermöglicht. Im Gewerbegebiet wird durch die Festsetzung einer GRZ (GE 1 und GE 2.1) bzw. durch erweiterte Baukörperausweisung (GE 2.2) ebenfalls eine Überbauung von 60 % ermöglicht. Die genannten Festsetzungen ermöglichen unter Berücksichtigung der Überschreitungsmöglichkeiten nach § 19 Abs. 4 BauNVO einen Versiegelungsgrad von 80 %. Die unversiegelt bleibenden Teilflächen innerhalb der Baugebiete im Umfang von rund 17.500 m² werden voraussichtlich als Ziergrün gestaltet werden.

Das Gebiet wird durch eine parallel zur Heidestraße verlaufende Planstraße erschlossen, die durch drei Querstraßen mit der Heidestraße verbunden ist. Die umfassenden Straßenverkehrsflächen sind so dimensioniert, dass eine Bepflanzung mit Bäumen möglich ist. Bis auf die Baumscheiben und ggf. Versickerungsmulden ist von einer vollständigen Versiegelung auszugehen.

Fußgängerbereiche, Radwege und verkehrsberuhigte Bereiche schaffen zusätzlich Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr sowie Möglichkeiten zum Aufenthalt. Aufgrund der Ausweisung als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und der zu erwartenden hohen Nutzungsfrequenz ist anzunehmen, dass diese Flächen ebenfalls überwiegend versiegelt angelegt werden und lediglich Baumscheiben und kleinere Zierpflanzungen als Vegetationsflächen verbleiben. Die Döberitzer Straße soll aufgrund ihrer Funktion als Bestandteil einer übergeordneten Grünverbindung durch beidseitige Grünstreifen und Baumpflanzungen einen höheren Grünanteil erhalten Auch für den Fußgängerbereich „Nordhafenplatz“ ist eine Begrünung der Platzfläche u.a. als Ausgleich für die im Plangebiet entfallende planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme (vorhandene Eingrünung von Parkplatzflächen mit Bäumen und Sträuchern) vorgesehen, die im Hinblick auf das Kostenäquivalent der Maßnahme der Planfeststellung entspricht (vgl. Kap. II.2.4.1).

Auf der festgesetzten öffentlichen Grünfläche können in größerem Umfang neue Biotope entstehen. Detaillierte Planungen sollen erst zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet werden, grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Grünflächenfestsetzung vegetative Elemente überwiegen werden. Sie soll zudem entsprechend der Festsetzung teilweise als Kinderspielplatz genutzt werden. Entsprechend dem Berliner Mindest-Richtwert für allgemeine Spielplätze wird eine Netto-Spielfläche von 2.000 m^2 angestrebt. Der übrige Teil der Grünfläche soll auf einer Fläche von 1.800 m² dicht mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden. Die Pflanzung dient der Einfassung und Gliederung des Spielplatzbereichs sowie dem Ausgleich von Eingriffen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 erfolgen (vgl. Kap. II.2.4.5(d)). Es sollen einheimische Bäume und Sträucher verwendet werden.

<u>Bäume</u>

Da die festgesetzten Baugebiete große Teile des derzeitigen Baumbestandes überlagern, werden zur Realisierung der Planung voraussichtlich 45 nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume gefällt werden. Lediglich im Bereich der Bestandsbebauung an der Heidestraße ist zumindest mittelfristig von einem Erhalt von vier Bäumen auszugehen. Eine Aufstellung der entfallenden Bäume ist der Karte „Biotoptypen und Baumbestand“ im Zusammenhang mit der zugehörigen Tabelle zu entnehmen. Ob einzelne weitere Exemplare in die Gestaltung der Platz- und Wegeflächen einbezogen werden können, ist im Rahmen der Umweltprüfung nicht abschätzbar. Der Bebauungsplan trifft hierzu auch keine Erhaltungsfestsetzungen.

Auch die Bäume, die im Bereich der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme wachsen, werden entfallen. Für 29 Fällungen in diesen Bereich muss, unabhängig von der Größe der Bäume, ein vollständiger Ausgleich erfolgen; dies gilt für vier größere Bäume sowie für 25 Bäume, die nicht unter die Schutzbestimmungen der Berliner Baumschutzverordnung fallen.

In den Baugebieten, den Verkehrsflächen und den Grünflächen werden voraussichtlich zahlreiche neue Bäume gepflanzt. Für die Baugebiete wird eine Mindestzahl durch Festsetzung im Bebauungsplan gesichert. Für den im Geltungsbereich liegenden Teil des Döberitzer Grünzugs wird eine alleeartige Bepflanzung festgesetzt. (vgl. Kap. III.3.6.3). Die Erschließungsstraßen werden nach den vorliegenden Straßenplanungen beidseitig (Planstraßen 1.1, 2, 3) bzw. einseitig (Planstraßen 1.2, 1.3) mit Bäumen bepflanzt.

(b) Fauna

Fledermäuse

Die im Gebiet 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 sind Arten, die nur einen geringen Aktionsradius besitzen (Zwergfledermaus). Falls sich, wie vom Gutachter vermutet, im Gebäudebestand an der Heidestraße Fledermausquartiere befinden sollten, können diese nur erhalten bleiben, wenn die durch den Bebauungsplan ermöglichte Neubebauung nicht umgesetzt wird.

Vögel

Durch die baulichen Veränderungen im Plangebiet muss mit einem weitgehenden Verlust der Brutvogelvorkommen gerechnet werden, darunter auch vier Arten (Steinschmätzer, Brachpieper, Dorngrasmücke und Girlitz), deren Population sich in Berlin in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet. Paare, die in den Hinterhöfen der bestehenden Bebauung an der Heidestraße brüten, sind von der Umsetzung des Bebauungsplans möglicherweise nicht unmittelbar betroffen, wenn diese Gebäude erhalten bleiben. Durch eine Bebauung der (über den Altbaubestand herausgehenden) Reviere können aber auch diese Individuen betroffen sein.

Laufkäfer, andere Insekten und Webspinnen

Bei Durchführung der Planung ist mit einer Vernichtung der Populationen der gefährdeten und besonders geschützten Laufkäferarten im Gebiet zu rechnen. Dies gilt ebenso für die kartierten Insekten und Spinnen.

Stechimmen

Die Stechimmenfauna ist im besonderen Maße von einer großflächigen Bebauung und Versiegelung des Plangebiets betroffen, da eine Umsiedlung kaum möglich ist. Die Umsetzung des Bebauungsplans wird daher zum lokalen Erlöschen von Populationen, insbesondere der anspruchsvollen, an die ruderalen offenen Standorte gebunden Arten, führen.

II.2.2.3 Schutzgut Boden

(a) Versiegelung

Die Böden des Plangebiets sind stark anthropogen beeinflusst und nicht als wertvoll anzusehen. Dem Versiegelungsgrad von rund 60 % (Voll- und Teilversiegelung) im Bestand steht in der Planung eine maximale Versiegelung von rund 78 % gegenüber. Dies entspricht einer Zunahme um etwa 21.300 m². Der Boden verliert in den neu versiegelten Bereichen seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen sowie als Vegetationsstandort, Wasserspeicher und Schadstoffspeicher bzw. -filter.

Bodenversiegelung bei Durchführung der Planung

	Größe [m²]	Versiegelungsanteil	Versiegelte Fläche [m²]
Mischgebiete (GRZ 0,6)	46.300	80 %	37.000
Gewerbegebiete (GRZ 0,6)*	30.700	80 %	24.600
Sondergebiet (GRZ 0,6)	9.500	80 %	7.600
Straßen	13.100	90 %	11.800
Wege & Plätze	10.500	80 %	8.400
Grünflächen	5.300	20 %	1.100
Geltungsbereich	**115.400**	**78 %**	**90.500**

(b) Bodenbelastungen

Auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass sich bei Realisierung der im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen die Belastung von Boden oder Grundwasser insgesamt erhöhen wird. Vielmehr ist in Teilbereichen von einer Verbesserung der Belastungssituation auszugehen, da aus abfallrechtlichen Gründen bei Baumaßnahmen belastete Böden nicht oder nur unter definierten technischen Bedingungen wieder eingebaut werden dürfen. Diese Maßnahmen haben grundsätzlich auch positive Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung des Grundwassers; Gefahren werden gemindert. Durch die Entsiegelung bisher in größerem Umfang versiegelter Flächen können jedoch durch das Niederschlagswasser zusätzliche Schadstoffe in das hoch anstehende Grundwasser transportiert werden.

Die Herkunft der auf den KF B-01019-127 (Heidestr. 46-52) festgestellten Grundwasserbelastungen mit LHKW werden in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde durch erneute Beprobung vorhandener und das Einbringen weiterer Grundwassermessstellen näher erkundet. Die bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse deuten jedoch nicht auf einen Schaden auf den Katasterflächen hin, der einer Festsetzung als Mischgebiet entgegensteht. Die möglicherweise notwendige Sanierung kleinräumiger Bodenbelastungen ließe sich voraussichtlich in Bauabläufe integrieren und ist in technischer und finanzieller Hinsicht umsetzbar.

Während der Bauphase kann auch außerhalb von Bereichen mit Bodenbelastungen eine temporäre Zunahme von Grundwasserbelastungen nicht ausgeschlossen werden. So kann es, z. B. durch Grundwasserabsenkungen für Erdarbeiten, zu einer Verlagerung von Grundwasserbelastungen, auch außerhalb des Geltungsbereichs, kommen. Aus diesem Grund sind Erdarbeiten im Zuge der Bauausführung fachgutachterlich zu begleiten. Solche Schadstofffreisetzungen ins Grundwasser sind weitgehend nicht vermeidbar, können aber durch geeignete Maßnahmen „aufgefangen“ werden. So kann z. B. eine Grundwasserhaltung mit einer Grundwasserreinigungsanlage notwendig werden. Mit Auflagen und Bedingungen der Bodenschutzbehörde zu wasserrechtlichen Erlaubnisanträgen ist daher zu rechnen.

Auf Teilflächen werden die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung hinsichtlich des Wirkpfades Boden -Mensch für Kinderspielflächen, Wohngebiete und Parkanlagen überschritten. Ohne weitere Maßnahmen können in diesen Bereichen gesunde Wohnverhältnisse nicht gewährleistet werden. Nach den vorliegenden Planungen wird in weiten Teilen des Plangebietes eine Gefährdung durch die Überbauung der betroffenen Bereiche ausgeschlossen. In unversiegelten Bereichen kann durch eine Überdeckung oder einen Ersatz des belasteten Bodens mit unbelastetem Material eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit ausgeschlossen werden. Unter Sandspielflächen ist ggf. ein Grabeschutz vorzusehen. Bei Bauarbeiten sind geeignete Arbeitsschutzmaßnahmen einzuhalten.

Bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen stehen die festgestellten Bodenbelastungen den geplanten Nutzungsausweisungen des Bebauungsplans nicht entgegen

(c) Kampfmittel

Da das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden kann, soll vor Baubeginn die Notwendigkeit einer fachgerechten Munitionssuche geprüft werden; diese liegt im Interesse und in der Verantwortung der Bauherren und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Für große Teilflächen des Geltungsbereiches wird sie in den städtebaulichen Verträgen geregelt.

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 von den Quartiersstraßen und Plätzen sowie den versiegelten Flächen und Dachflächen auf den Baugrundstücken in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal einzuleiten. Für eine Niederschlagswasserversickerung vor Ort sind die Flächen beiderseits der Heidestraße aufgrund vorhandener Bodenbelastungen nur sehr eingeschränkt geeignet.

Zur Ableitung des westlich der Heidestraße anfallenden Niederschlagswassers ist der Bau eines Regenwasserkanals DN 1000 vorgesehen, der die Heidestraße auf Höhe der Planstraße 1.1 quert. Östlich der Heidestraße soll in der dortigen Grünfläche ein Einleitbauwerk in die Böschung zum Nordhafenbecken eingebracht werden. Betreiber der Anlage werden die Berliner Wasserbetriebe (BWB) sein; Ausgestaltung und Leitungsverlauf wurden mit den BWB und dem Bezirksamt Mitte abgestimmt.
Die Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers in den Schifffahrtskanal bedeutet eine Entlastung für die Mischwasserkanalisation und hat durch die Verringerung von Überlauf-Ereignissen bei Starkregen positive Effekte auf die Gewässerverschmutzung. Die Einleitung von Niederschlagswasser in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal wird keine Beeinträchtigung des Gewässers zur Folge haben, da im Rahmen des notwendigen wasserrechtlichen Verfahrens nur die Einleitung von unverschmutztem Wasser erlaubt wird.

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

II.2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

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

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 geplanten Bauvorhaben, Grünflächen und Straßenräumen 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.

II.2.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen den 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 die Gebietsfauna. Die städtebauliche Aufwertung des Plangebiets führt zu einer Zunahme des Quell- und Zielverkehrs und der dadurch entstehenden Belastungen, hat aber andererseits positive Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild. Die unter Lärmschutzaspekten wünschenswerte geschlossene Randbebauung entlang der Heidestraße verringert den Luftaustausch im Straßenbereich und bewirkt somit eine Anreicherung von Luftschadstoffen.

Aus der Aufzählung wird deutlich, dass sich bei Realisierung der Planungen Beeinträchtigungen für ein Schutzgut ergeben können, während bei einem anderen Schutzgut Verbesserungen eintreten. In diesen Fällen wurden im Planungsprozess die sich widersprechenden Ziele gegeneinander abgewogen. Aus den Wechselwirkungen der Schutzgüter und Einflussfaktoren ergeben sich keine weiteren Empfehlungen oder Maßnahmen.

II.2.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Wenn die Planung nicht durchgeführt würde, wären zunächst keine wesentlichen Veränderungen der umweltbezogenen Bestandssituation zu erwarten. Der Vegetationsbestand würde sich langsam im Rahmen der Sukzessionsfolge weiterentwickeln. Eine Sanierung der Bodenverunreinigungen wäre nicht zu erwarten. Während die Lärmbelastung der Flächen in Zukunft weitgehend unverändert bliebe, wäre hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung aufgrund des Fortschritts in der Fahrzeugtechnik von deutlichen Verbesserungen auszugehen.

Da sich die Flächen in zentraler Innenstadtlage befinden und als potentielles Bauland nachgefragt werden, ist jedoch auf mittlere Sicht ein Fortbestehen der bisherigen geringen Nutzungsintensität auch ohne diesen Bebauungsplan nicht zu erwarten. Vielmehr würden die Eigentümer bestrebt sein, auch bei Nichtdurchführung der vorliegenden Planung ihre Grundstücke einer intensiveren, in diesem Falle überwiegend 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 bzw. Baunutzungsplan i.V.m. den Vorschriften der BO 58 ermöglicht eine gewerbliche Bebauung und bis zu 90 %ige Versiegelung des Gebiets (vgl. Kap. II.2.4.1(a)). Damit wäre bei Nicht-Durchführung der Planung mittel- bis langfristig eine fast vollständige Versiegelung mit entsprechenden Verlusten an Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen zu erwarten.

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 danach „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 ist bei der vorliegenden Planung, insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt der Fall.

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

(a) Bestehendes Planungsrecht

Der Baunutzungsplan von Berlin vom 28. Dezember 1960 (ABl. S. 742), der zusammen mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) als übergeleiteter Bebauungsplan gilt, weist zwar die Flächen des Geltungsbereichs als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 aus, gleichwohl handelte es sich aber bis 2011 überwiegend um eisenbahnrechtlich gewidmetes Bahngelände, so dass der Baunutzungsplan lediglich auf Einzelgrundstücken an der Heidestraße (Grundstücke Heidestraße 23-25, 31-34 und 41-55 und 58) wirksam wurde, die mit Wohn- und Gewerbegebäuden bebaut sind bzw. waren. Für diese Flächen gilt hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung der Baunutzungsplan i.V.m. den planungsrechtlichen Vorschriften der BO 58 und den bestehenden Straßen- und Baufluchtlinien weiter. Im beschränkten Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 gelten gemäß § 7 Nr. 13-15 BO 58 als höchstzulässige Nutzungsmaße eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 und eine Baumassenzahl (BMZ) von 7,2. Die entsprechende Geschossflächenzahl beträgt 1,8, die zulässige Zahl der Vollgeschosse fünf. Es gilt die geschlossene Bauweise, die Grundstücke sind im Rahmen der zulässigen GRZ in voller Tiefe überbaubar. Da die BO 58 bezüglich der Anrechnung der Flächen für Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen auf die GRZ keine Regelungen getroffen hat, ist eine vollständige Versiegelung der Grundstücke durch solche Anlagen zulässig.

Für die übrigen Flächen des Geltungsbereichs ist nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG (Freistellungsbescheid vom 8. Juni 2011) die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB zu beurteilen, da die Flächen dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen sind. Ausgenommen hiervon ist der Bereich des Parkplatzes des früheren Containerbahnhofs (nordöstlich an das Grundstück Heidestraße 45 anschließend (siehe unter (b)). 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.
Demgegenüber wird durch den Bebauungsplan auf den Bauflächen ein deutlich höheres Nutzungsmaß (insbesondere der GFZ) ermöglicht.

(b) Bestehende Ausgleichsmaßnahmen

Im Bereich des Parkplatzes des früheren Containerbahnhofs, nordöstlich an das Grundstücks Heidestraße 45 anschließend, befindet die nach Fachplanungsrecht planfestgestellte Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme „Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs (s. Kap. II.1.2.7). Seit der Herstellung der Maßnahme gilt die Fläche als aus der Planfeststellung entlassen und ist planungsrechtlich wie eine nach sonstigem Recht festgesetzte Ausgleichsmaßnahme zu behandeln.

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen bedingen einen vollständigen Verlust dieses Biotops.
Eine Überplanung der Ausgleichsmaßnahme ist zulässig, soweit der vollständige Erhalt der ökologischen Funktion der Maßnahme im räumlichen Zusammenhang erfolgt (Verlagerung). Im vorliegenden Fall wird dies durch Maßnahmen auf dem festgesetzten Fußgängerbereich (Nordhafenplatz) gewährleistet (s. Kap. II.2.4.5(d)). Das Eisenbahnbundesamt wurde über die geplante Verlagerung informiert und hat hinsichtlich des Vorgehens keine Bedenken geäußert.

(c) Ermittlung des Ausgleichserfordernisses

Die Realisierung der geplanten Vorhaben stellt im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes 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.

Die bei Realisierung des Bebauungsplan 1-62a zu erwartenden Eingriffe sind jedoch - mit Ausnahme der Fläche der o. g. Ausgleichsmaßnahme - planungsrechtlich im Hinblick auf die Flächenversiegelung, die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und damit auch die Fauna bereits jetzt und damit vor der planerischen Entscheidung weitgehend zulässig.

Dies gilt allerdings nicht im Hinblick auf die zukünftig zulässigen Höhen und Geschossflächen und damit die Dichte der Bebauung. Künftig ist im Gewerbegebiet eine 5- bis 23-geschossige sowie im Misch- und Sondergebiet eine bis zu 10-geschossige Bebauung zulässig, gegenüber einer bis zu 5-geschossigen bzw. 1- bis 2-geschossigen Bebauung nach geltendem Planungsrecht. Anstelle der bisher zulässigen GFZ von 1,8 ist künftig im MI/SO eine GFZ zwischen 3,3 und 4,5 sowie im GE zwischen 4,4 und 5,0 zulässig. Die in Kapitel II.2.2.5(a) beschriebenen klimatischen Auswirkungen sind teilweise auch auf die Erhöhung der zulässigen Gebäudehöhen über das bisher zulässige Maß zurückzuführen. Somit liegt hinsichtlich des Schutzgutes Klima ein Ausgleichserfordernis vor. Die geplanten Maßnahmen werden in Kapitel II.2.4.5(e) beschrieben.

Eine gemischte Nutzung (MI/SO) des Gebiets, wie sie im Bebauungsplan 1-62a 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 1-62a zuzurechnen. Sie sind aber nicht Bestandteil der Abwägung im Rahmen der Eingriffsregelung.

Für den Bereich der Ausgleichsmaßnahme „Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs“ kann ebenfalls nicht von einer bestehenden planungsrechtlichen Zulässigkeit der festgesetzten Nutzung im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB ausgegangen werden. Vielmehr ist der durch die Überplanung dieser Flächen ausgelöste Eingriff durch eine Ausgleichsmaßnahme im räumlichen Zusammenhang zu kompensieren (Verlagerung, s.o.).

Zur Ermittlung des notwendigen Umfangs des Ausgleichs wird das „Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten“ (2012) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt an-

gewandt. Dabei sind getrennt nach Biotopen, Bäumen (geschützt / nicht geschützt nach BaumSchVO) und Versiegelung die fiktiven Wiederherstellungskosten der überplanten Flächen unter Berücksichtigung von Planungs-, Herstellungs-, und Pflegekosten sowie eines Zeitzuschlages zu ermitteln.

Für die Ermittlung der Herstellungs- und Pflegekosten werden die in Anhang 4 des Leitfadens aufgeführten Werte unter Anpassung an den vorliegen Planfall zu Grunde gelegt. Die Planungskosten werden dabei, wie im Leitfaden vorgeschlagen, mit 10 % der Herstellungs- und Pflegekosten veranschlagt. Ein Zeitzuschlag wird in den Fällen berechnet, in denen die Entwicklungszeit des entsprechenden Biotops / Baums bis zu dem zur Erfüllung der Ausgleichsfunktion notwendigen Zustand mehr als 5 Jahre beträgt. In diesem Fall werden zur Kompensation der über den Zeitraum von fünf Jahren hinaus bestehenden Funktionsdefizite Zinsen auf die Planungs-, Herstellungs- und Pflegekosten berechnet. Dazu wird ein Basiszinssatz von 0,12 % (Deutschen Bundesbank, Stand: 1.7.2012) herangezogen. Als Entwicklungszeit wird der Zeitraum seit der Festsetzung der Ausgleichsmaßnahme im Jahr 1995 (Beschluss Planfeststellung VZB) zu Grunde gelegt. Er betrug zum Zeitpunkt der Kartierung (2012) 17 Jahre.

Für nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume ist das dort festgelegte Verfahren zu verwenden. Zur Ermittlung der Anschaffungspreise wurde der Katalog der Baumschule Lorberg (82. Auflage) herangezogen.

Teilkostenäquivalent Biotope

Biotoptyp	Größe [m²]	Herstellungskosten [€/m²]	Pflegekosten [€/m²]	Entwicklungszeit [Jahre]	Gesamtkosten *[€]
03110 vegetationsarme Sandflächen	73	0,83	0,19	<5	82
03229 sonstige ruderale Halbtrockenrasen; 03234 Gänsefuß-Melden-Pionierfluren	508	0,70	0,60	<5	726
051422 Staudenfluren/ -säume frischer, nährstoffreicher Standorte, ruderalisierte Ausprägung	2.241	0,70	0,60	<5	3.205
082818 Vorwälder trockener Standorte	111	7,44	2,09	17	1.180
10272 Strauchpflanzung (> 1 m Höhe)	1.417	7,44	2,09	17	15.070
Summe	**4.350**				**20.263**

***** inkl. Planungskosten und Zeitzuschlag

Teilkostenäquivalent für nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume

Baumart	StU [1]	Vitalität [2]	wertvoll [3]	Anzahl Ersatzpflanzungen	Anschaffungswert [€/Baum]	Anschaffungswert [€]
Zitterpappel	284	1	nein	4	298	1.192
Graupappel	123	1	nein	2	298	596
Scheinakazie	344	3	nein	-	-	-
Eschenahorn	118	2	nein	1	276	276
					Summe Anschaffungswert	2.064
					Zuschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege und Entwicklungszeit	2.064
Summe						4.128

[1] Bei mehrstämmigen Bäumen die Summe aller Stämmlinge, die einen Mindestumfang von 50 cm aufweisen

[2] Schadstufen- und Vitalitätsbestimmung entsprechend Anlage 2 BaumSchVO

[3] Baumart, die gemäß Anlage 1 BaumSchVO langsam wachsend oder langlebig oder von besonderem ökologischen Wert ist

Teilkostenäquivalent sonstige Bäume

Anzahl Bäume	Herstellungskosten [€/Baum]	Pflegekosten [€/Baum]	Entwicklungszeit [Jahre]	Gesamtkosten * [€]
25	372,55	56,62	17	11.937

* inkl. Planungskosten und Zeitzuschlag

Teilkostenäquivalent Versiegelung

künftige Flächennutzung	Größe [m²]	künftig versiegelte Fläche [m²]	Entsiegelungskosten [3] [€]
MI 3 [1]	995	796	10.348
MI 4 [1]	1.262	1.010	13.125
SO [1]	1.647	1.318	17.129
Verkehrsfläche [2]	446	401	5.218
Summe	4.350	3.525	45.820

[1] einschließlich Überschreitung der GRZ durch bauliche Anlagen nach § 19(4) Satz 1 BauNVO bis zu einer GRZ von 0,8
[2] 90 % Versiegelungsanteil
[3] 13 € pro m² entsiegelter Fläche

Gesamtkostenäquvialent

Komponente	Kostenäquivalent [€]
Biotope	20.263
Bäume nach BaumSchVO	4.128
sonstige Bäume	11.937
Versiegelung	45.820
Gesamtkostenäquvialent netto	82.148
MwSt. 19 %	15.608
Gesamtkostenäquvialent brutto	**97.756**

Um den Eingriff auszugleichen, sind an anderer Stelle Aufwertungsmaßnahmen (z.B. Baum- und Strauchpflanzungen) mit dem gleichen Gesamtkostenäquivalent durchzuführen. Für den im Rahmen des Bebauungsplans 1-62a überplanten Teil der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme sind entsprechende Maßnahmen mit dem erforderlichen Gesamtkostenäquivalent auf dem Nordhafenplatz (Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“) vorgesehen und ihre Durchführung mit dem Grundstückseigentümer vertraglich geregelt. Die im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 überplanten und hier nicht betrachteten Teilflächen werden auf der öffentlichen Grünfläche im Süden des Plangebietes vollständig ausgeglichen (s. Kap. II.2.4.5(d)).

II.2.4.2 Gesetzlich geschütztes Biotop

Die im Norden des Geltungsbereichs gegenüber der Zufahrt zur Nordhafenbrücke befindliche, rund 1.150 m² große gesetzlich geschützte Silbergrasflur wird mit einem Baugebiet, Verkehrsflächen und einem öffentlichen Fußgängerbereich überplant. Eine partielle Integration des Biotops in die geplanten Nutzungen wurde im Hinblick auf gestalterische und funktionale Aspekte verworfen. Damit liegt ein Verstoß gegen § 30 BNatSchG vor.

Von der ehemaligen Grundstückseigentümerin (DB AG) wurde daher bei der unteren Naturschutzbehörde des Bezirks Mitte ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zur Beseitigung des Biotops gestellt. Mit Bescheid vom 2. Dezember 2013 wurde

die Genehmigung zur Beseitigung der Trockenrasenfläche erteilt. Zur Begründung führt die Behörde an, dass in der Abwägung zwischen den Belangen des Naturschutzes und der städtebaulichen Gestaltung des Areals Europacity der besonderen städtebaulichen Bedeutung des Vorhabens der Vorrang gewährt wurde.
Die Genehmigung wurde unter der Auflage erteilt, dass zur Kompensation des Biotopverlustes Herstellungs- und Pflegemaßnahmen zur Trockenrasenentwicklung auf einer Fläche von 1.150 m² im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofs Wuhlheide - Biesenhorster Sand (entsprechend des Entwicklungskonzepts von bgmr Landschaftsarchitekten (2012)) durchgeführt werden. Die Umsetzung der Herstellungs- und Pflegemaßnahmen wurde im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Biesenhorster Sand“ (s. Kap. II.2.4.5(g)) bereits durchgeführt und 2014 vom Land Berlin als Ausgleichsmaßnahme anerkannt; die Durchführung wiederkehrender Pflegemaßnahmen ist vertraglich gesichert.

Damit steht der Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans kein naturschutzrechtliches Hindernis entgegen.

II.2.4.3 Besonderer Artenschutz

Bebauungspläne selbst können noch nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen, sondern erst konkrete Bauvorhaben in Umsetzung des Bebauungsplans.
In der Bauleitplanung ist jedoch eine sachgerechte Ermittlung der potentiellen Betroffenheiten geschützter Arten und das Aufzeigen von Lösungswegen bei zu erwartenden Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote erforderlich, da ausgeschlossen werden muss, dass 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 Bestandsaufnahmen wurden besonders geschützte Tierarten kartiert. § 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 wurden Fledermäuse angetroffen. Außerdem wurden europäische Vogelarten als Brutvögel und Nahrungsgäste kartiert.

<u>Fledermäuse</u>
Da im Plangebiet keine Sommer- oder Winterquartiere nachgewiesen wurden, ist nach jetzigem Kenntnisstand bei Umsetzung des Bebauungsplans 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 im Untersuchungsgebiet keine Fledermausquartiere nachgewiesen wurden, ist eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach aktuellem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Auf Grund der methodischen Unsicherheiten sollten Gebäude mit Quartierspotential vor Abrissarbeiten fachgutachterlich untersucht werden. Sollten dabei bisher unbekannte Quartiere entdeckt werden, sind die notwendigen Maßnahmen mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Europäische Vogelarten

Das Tötungsverbot für nicht flügge Jungtiere kann durch zeitliche Beschränkungen für Rodungen und Abrissarbeiten befolgt werden. Adulte Tiere flüchten bei Bedrohungen und sind somit kaum direkt durch Baumaßnahmen bedroht.

Die meisten der im Plangebiet angetroffenen Vogelarten sind in Berlin häufig. Ihre lokalen Populationen befinden sich in einem günstigen Erhaltungszustand und werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Neuschaffung von Lebensräumen bei Realisierung der Planung (Anlage öffentlicher Grünflächen, Begrünung der Baugebiete und Verkehrsflächen) trägt zur Stabilisierung der Population bei.

Dies gilt mit Einschränkungen auch für den Girlitz. Er brütet mit einem Paar im Geltungsbereich. Er ist zwar in Berlin ebenfalls häufig, jedoch wurde in den letzten 25 Jahren ein deutlicher Bestandsrückgang verzeichnet. Bei Wegfall des Brutstandortes ist trotzdem nicht von einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auszugehen. Als ein typischer Vogel des besiedelten Raumes ist diese Art nicht auf das Plangebiet beschränkt und wir auch in den neu entstehenden Vegetationsstrukturen Lebensräume finden.

Bei den Arten Brachpieper (ein Brutpaar), Steinschmätzer (zwei Brutpaare) und Dorngrasmücke (zwei Brutpaare) wird die durch den Bebauungsplan vorbereitete Zerstörung der Reviere hingegen voraussichtlich den lokalen Erhaltungszustand der Arten verschlechtern, da dieser in Berlin aktuell als ungünstig einzustufen ist. Die im neuen Stadtquartier entstehenden Biotopstrukturen werden diesen Arten keinen Lebensraum bieten. Die somit vorliegende erhebliche Störung bedeutet einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Von der Grundstückseigentümerin wurde daher bei der oberen Naturschutzbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahme (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) von den Zugriffsverboten des § 44 BNatSchG gestellt. Mit Schreiben vom 3. März 2014 wurde die Ausnahme durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zugelassen.
Auflage war die Umsetzung der im Entwicklungskonzept „Biesenhorster Sand“ (2012) beschriebenen Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Vogelarten. Die Umsetzung wurde im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Biesenhorster Sand“ (s. Kap. II.2.4.5(g)) vertraglich gesichert.

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 zur Einhaltung dieses Verbots dienen. Bei Höhlen- und Nischenbrütern besteht der Schutz hingegen ganzjährig. Hierzu zählen in Bezug auf die von der Umsetzung des Bebauungsplans betroffenen Arten Blaumeise, Feldsperling, Hausperling (eingeschränkt), Hausrotschwanz, Kohlmeise und Star. Die Neststandorte befinden sich erwartungsgemäß fast ausschließlich im Bereich der Bestandbebauung im südöstlichen Teil des Geltungsbereichs. Lediglich der Hausrotschwanz brütet an dem Bürogebäude nördlich des Parkplatzes. Bei einem Abriss der Gebäude würden die Niststätten entfallen. In diesem Fall sind im Vorfeld des Abrisses die notwendigen Ausnahmegenehmigen bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen. Von einer Genehmigungsfähigkeit kann ausgegangen werden, da der Erhaltungszustand der betroffenen Arten als gut einzustufen ist und im Hinblick auf den Umfang und die städtebauliche Bedeutung des Vorhabens zumutbare Alternativen nicht gegeben sind.

II.2.4.4 Geschützter Baumbestand

Unabhängig von den Bestimmungen der Eingriffsregelung sind die Bestimmungen der Baumschutzverordnung als eigenständiges Recht zu beachten. Ein Ausgleich für die Fällung geschützter Bäume erfolgt auf Grundlage der im Zuge der Bebauung tatsächlich entfallenden Bäume in einem eigenständigen Verfahren unabhängig vom Bebauungsplan.

Insgesamt ergibt sich aus der Planung eine grob abgeschätzte Anforderung zur Pflanzung von bis zu 56 Bäumen mit einem Stammumfang von 18/20 cm. Diese Zahl kann sich je nach Ausgestaltung der Baugebiete sowie der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen um dort ggf. erhaltene Bäume verringern. Die im Rahmen der Neugestaltung des Stadtquartiers vorgesehenen Neupflanzungen in den Baugebieten können bei geeigneter Artenwahl (standortgerechte heimische Gehölze, keine Obstgehölze) als Ersatzpflanzungen angerechnet werden.

II.2.4.5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

(a) Lärmschutz

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

Eine Bauleitplanung, die in eine bereits vorhandene Lärmbelastung hineinplant, entspricht nur dann dem im Abwägungsgebot verankerten Grundsatz der Konfliktbewältigung, wenn sie dies durch Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes kompensieren kann. Um die Planungsziele des Masterplans umzusetzen, wurde deshalb entsprechend des im Rahmen der Lärmaktionsplanung verfolgten Leitbilds von lärmrobusten städtebaulichen Strukturen angestrebt, die im Bebauungsplan zulässigen schutzbedürftigen Nutzungen so anzuordnen, dass trotz der hohen Lärmbelastung ruhige, schallabgeschirmte Freiräume geschaffen werden. Für die Baublöcke an der Heidestraße wird durch Festsetzung einer Baulinie, einer geschlossenen Bauweise und einer Mindestbauhöhe sichergestellt, dass durch die kompakte Bebauungsstruktur lärmgeschützte Blockinnenbereiche entstehen. Die gleichzeitige Errichtung jeweils eines ganzen Baublocks wird vertraglich gesichert.
Die Festsetzung einer zur Bahn hin geschlossenen, mindestens fünfgeschossigen, 22 m hohen Bebauung in den Gewerbegebieten GE 2.1 und GE 2.2. reduzieren die Lärmbelastung für den Nordhafenplatz und für die Bebauung in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2 und MI 3. Die Unterbrechung der Schallschutzwirkung durch einen geplanten öffentlichen Durchgang ist als geringfügig einzustufen, wird durch Festsetzungen zur schallabsorbierenden Decken- und Wandauskleidung gemindert und letztlich durch den Straßenverkehrslärm der Planstraße überlagert.

Ob die Errichtung des „Gebäuderiegels“ im Gewerbegebiet als Voraussetzung der Errichtung der Bebauung in den Mischgebieten und im Sondergebiet geregelt werden sollte, wurde untersucht. (s. hierzu III.3.7.1)

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und der Umweltprüfung wurden weiterhin folgende Maßnahmen, die dem aktiven Lärmschutz dienen, geprüft und bei Eignung festgesetzt:

- Für die Heidestraße wurde die Verwendung einer lärmgeminderten Fahrbahnoberfläche geprüft. Die Maßnahme wurde verworfen, da der im Endeffekt gewählte nicht-lärmmindernde Splitmastixasphalt eine höhere Festigkeit aufweist, die wegen des zu erwartenden starken Baustellenverkehrs und der hohen Verkehrsbelastung der Heidestraße gewährleistet sein muss.

- Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für die Heidestraße kommt auf Grund ihrer Verkehrsfunktion (Bundesstraße und Straße 1. Ordnung) nicht in Frage.
- Eine Festsetzung von schallabsorbierenden Fassaden entlang der Heidestraße zur Minderung des Einflusses von Mehrfachreflexionen wurde ebenfalls geprüft. Weil die Wirksamkeit einer schallabsorbierenden Fassadengestaltung von vielen Faktoren abhängig ist, die auf Bebauungsplanebene noch nicht bekannt sind (Materialwahl, notwendiger Fensterflächenanteil, Gliederung der Hausfassade) und die Lärmminderungspotentiale vergleichsweise gering sind, wird von einer Festsetzung abgesehen. Zur Belichtung der Aufenthaltsräume notwendige, schallharte Fenster widersprächen zudem einer Festsetzung einer schallabsorbierenden Fassade, da Glas Schall weitgehend reflektiert.
- Lärmschutzanlagen zwischen Fahrbahn und den geplanten Gebäuden an der Heidestraße können weder räumlich-funktional noch gestalterisch verträglich angeordnet werden (u.a. Zerschneidungswirkung, notwendige Grundstückserschließung und Gebietszufahrten). Im Bereich des geplanten Nordhafenplatzes widerspricht ihre Anordnung vor allem der intendierten Sicht- und Wegeverbindung zwischen den Freiflächen beiderseits der Heidestraße. Zur Absenkung des Lärmpegels auf 62 dB(A) wäre hier im Ergebnis schalltechnischer Berechnungen die Errichtung einer 5 m hohen Lärmschutzwand erforderlich.
- Die Realisierung einer leiseren Fahrbahnart für die angrenzenden Bahnstrecken wurde verworfen. Gründe waren u.a. die Unüblichkeit der Fahrbahnart (Holzschwellen), Eigentumsverhältnisse und Kosten.
- Zur Abschirmung des Bahnlärms im Bereich der geplanten Gebäude kommt grundsätzlich auch ein Lärmschutzbauwerk (Tunnel, überkragende Wand) auf Bahnflächen in Frage. Gegen ein Tunnelbauwerk sprechen nach Auskunft der DB Netz AG u. a. Sicherheitsgründe, da innerhalb der Wendeanlage auch Kesselwagen rangiert werden, für die das Passieren von Tunneln nicht gestattet ist, aber auch die zu erwartenden Kosten einer solchen Maßnahme. Für die Festsetzung von Lärmschutzbauwerken außerhalb des Plangebiets fehlt überdies die Rechtsgrundlage.
- Zum Schutz der Grünfläche mit Kinderspielplatz wurde bahnseitig die Errichtung einer Lärmschutzwand untersucht. Im Ergebnis wird in der Abwägung von Kosten und Nutzen einer solchen Maßnahme die Errichtung einer 5 m hohen Lärmschutzwand mit einer Länge von ca. 225 m festgesetzt. Die Lärmbelastung der Grünfläche wird damit weitgehend auf Pegel unter 60 dB(A) begrenzt.

In der gegebenen Situation reichen die möglichen und nach den Planungszielen städtebaulich vertretbaren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes insgesamt nicht aus, um auf allen Freiflächen Lärmpegel einzuhalten, die den Richt- und Orientierungswerten sowie heutigen Erwartungen an den Aufenthalt im Freien entsprechen. Im konkreten Entwurfsverfahren sollte geprüft werden, ob kleinere, teilabgeschirmte Aufenthaltsbereiche im Sinne eines passiven Schallschutzes geschaffen werden können.

Für die im MI und im SO zulässigen Wohnungen einschließlich der mit ihnen baulich verbundene Außenwohnbereiche (Balkone, Loggien und Terrassen) sowie für die im gesamten Geltungsbereich zulässigen Büroräume und Übernachtungsräume in Hotels trifft der Bebauungsplan die notwendigen Festsetzungen, die ein heutigen Erwartungen entsprechendes ruhiges Wohnen und Arbeiten ermöglichen und gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm ausschließen (s. Kap. III.3.7.1).

(b) Vermeidung von Luftschadstoffbelastungen

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

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan 1-63 wird festgehalten, dass bei im Rahmen des Monitoring gemessenen Grenzwertüberschreitungen verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf der Heidestraße zur Vermeidung der Überschreitung des Tagesgrenzwertes für PM_{10} zu treffen sind (z.B. zur Verringerung des Schwerverkehrs, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Verstetigung des Verkehrsflusses).

(c) Erschütterungsschutz

Der Bebauungsplan setzt fest, dass bauliche Anlagen bis zu einem Abstand von 80 m zu den Gleisen von diesen, z. B. durch vollständige elastische Lagerung der Gebäude im Bereich der Fundamente, schwingungstechnisch abgekoppelt werden müssen. Die konkreten Anforderungen an den Erschütterungsschutz sind dabei abhängig von der jeweils geplanten Bauausführung und der Lage und Exposition empfindlicher Nutzungen.

(d) Anlage von öffentlichen Grünflächen und öffentlichen sowie öffentlich nutzbaren Fußgängerbereichen

Der Bebauungsplan setzt eine öffentliche Grünfläche sowie verschiedene öffentlich nutzbare Freiflächen fest:

- Gegenüber der Zufahrt zur Nordhafenbrücke eine 5.600 m² große öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“. Die als „Nordhafenplatz“ bezeichnete Fläche soll als neben ihrer Verkehrsfunktion auch Aufenthaltsfunktionen erfüllen und eine entsprechende Begrünung erhalten. Die Begrünung dient auch dem Ersatz der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme „Begrünung im Bereich des Hamburger-Lehrter Containerbahnhofs“, soweit sie im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a liegt. Die Ermittlung des Ausgleichserfordernisses (s. Kap. II.2.4.1) kommt zu dem Ergebnis, dass dafür Maßnahmen mit einem Kostenäquivalent von rund 98.000 € brutto durchgeführt werden müssen. Anrechenbar sind Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des Zustands der biotischen und abiotischen Schutzgüter führen. Dazu zählen Entsiegelungsmaßnahmen, die Anlage von Vegetationsflächen und die Pflanzung von Bäumen. Die Umsetzung wird in einem städtebaulichen Vertrag gesichert. Eine Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich (§ 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB).
- Im Südwesten des Plangebiets eine zweigeteilte, insgesamt 5.300 m² große öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz“. Auf dieser Fläche werden ebenfalls Maßnahmen zum Ersatz der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme „Begrünung im Bereich des Hamburger-Lehrter Containerbahnhofs“, hier für die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 gelegenen Eingriffsflächen, durchgeführt werden (Kap. II.1.2.7). Die Eingriffsermittlung (Gruppe F 2012) kommt zu dem Ergebnis, dass dafür Maßnahmen mit einem Kostenäquivalent von rund 106.000 € brutto durchgeführt werden müssen. Die Zuordnung der Maßnahme und ihre Finanzierung wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-63 vertraglich gesichert. Begleitend zu dieser Grünfläche setzt der Bebauungsplan einen 7,5 m breiten Fuß –und Radweg fest, der nach seiner Dimensionierung dazu geeignet ist, neben seiner Durchwegungsfunktion auch Aufenthaltsqualitäten zu bieten.
- Zwischen der Heidestraße und dem geplanten Vorplatz der Brücke über die Bahnanlagen (Bebauungsplan 1-88c) setzt der Bebauungsplan zwei Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zur fußläufigen Verbindung der beiden Bereiche fest. Auch die nicht überbaubaren Grundstückflächen im nördlichen Teil des Sondergebiets werden dauerhaft öffentlich zugänglich bleiben, dies wird durch die Festsetzung eines öffentlichen Gehrechts für Teile der Fläche zusätzlich abgesichert.

(e) Begrünung der Baugebiete und Verkehrsflächen

- Die Mischgebiete und das Gewerbegebiet sind mit Bäumen zu begrünen. Insgesamt sind danach in den Baugebieten etwa 130 Bäume zu pflanzen; bei mindestens 33 dieser Bäume sind großkronige Arten / Sorten zu verwenden.
- Entlang der Döberitzer Straße ist eine zweireihige Baumreihe auf zwei Grünstreifen vorgesehen (keine Festsetzung im Bebauungsplan).
- In den Planstraßen sollen entsprechend dem städtebaulichen Konzept Straßenbäume gepflanzt werden (keine Festsetzung im Bebauungsplan).
- Festsetzung einer mindestens 80 cm starken Erdüberdeckung von unterirdischen Bauteilen (z.B. Tiefgaragen) mit einer Pflicht zur Begrünung.
- Festsetzung zur Begrünung von Dachflächen.
- Weitgehende Beschränkung von oberirdischen Garagen und Stellplätzen auf die überbaubaren Grundstücksflächen.

Die Maßnahmen minimieren und kompensieren die klimatischen Auswirkungen, die bezüglich der höheren Dichte durch den Bebauungsplan planungsrechtlich erstmals ermöglicht werden und gleichen nicht ausgleichspflichtige Eingriffe in die Schutzgüter Wasser, Lokalklima und Arten/Biotope aus. Sie fördern die Speicherung und Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche. Dadurch verringert sich die Menge des Wassers, das in die Regenwasserkanalisation 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. Diese Maßnahmen sind zugleich auch ausgleichende Maßnahmen im Sinne von § 17 Abs. 2 BauNVO.

(f) Schutzmaßnahmen für Vögel und Fledermäuse im Plangebiet

- Durchführung von Fäll- und Abrissarbeiten außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten von Vögeln.
- Untersuchung von Gebäuden mit Quartierspotential für Fledermäuse vor Abriss auf Quartiere; ggf. Schaffung von Ersatzquartieren.
- Untersuchung von Gebäuden auf Fortpflanzungsstätten von Vögeln vor Abriss; ggf. Anbringung von Nisthilfen für Vögel an Neubauten.

Durch die Bauzeitenbeschränkung und die Untersuchung von Abrissgebäuden werden die Tötung von Jungtieren und die Zerstörung von nicht ganzjährig geschützten Fortpflanzungsstätten vermieden. Eine Sicherung der Maßnahmen im Bebauungsplan ist mangels städtebaulichen Bezugs nicht möglich. Die Bestimmungen des § 44 wirken jedoch direkt, so dass eine weitergehende Sicherung nicht erforderlich ist. Konkrete Regelungen sind im Vorfeld der Bauausführung festzulegen. Um bei den ganzjährig geschützten Fortpflanzungsstätten (Höhlen und Nischen als Vogel-Nistplätze, ggf. Fledermausquartiere) einen kontinuierlichen Fortbestand im räumlichen Zusammenhang zu sichern, sind vor Entfernung dieser Fortpflanzungsstätten Ersatzquartiere zu schaffen. Der genaue Umfang der Maßnahme wird festgelegt und vertraglich gesichert, wenn bekannt ist, in welchem Umfang dauerhaft geschützte Fortpflanzungsstätten entfallen.

Der mögliche Verlust an Gebäudequartieren könnte ferner durch die Ausstattung der neuen Gebäude mit Fledermausquartieren ausgeglichen werden. Zur Minimierung baubedingter Individuenverluste wird vor Durchführung von Abriss- oder Sanierungsmaßnahmen eine Prüfung von Gebäuden auf potentielle Fledermausquartiere sowie eine Beschränkung solcher Baumaßnahmen auf das Ende der Wochenstubenzeit für den Zeitraum von August bis Mitte Oktober empfohlen.

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 Grünanlage ist förderlich. Einige Arten (z. B. Mehlschwalbe, Haussperling, Blaumeise, Kohlmeise und Hausrotschwanz) können durch Anbringen geeigneter Nisthilfen gefördert werden.

(g) Externe Ausgleichsmaßnahme „Biesenhorster Sand“

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde über vertragliche Vereinbarungen die 6 ha große Ausgleichsfläche „Biesenhorster Sand“ gesichert (Entwicklungskonzept bgmr Landschaftsarchitekten 2012). Es handelt sich um Teilflächen eines ehemaligen Rangierbahnhofs nördlich des S-Bahnhofs Wuhlheide, auf der Grenze zwischen den Ortsteilen Karlshorst und Biesdorf. Die Fläche ist für die Entwicklung von Magerrasen und die Schaffung von Revieren für die Arten Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke geeignet. Die eigentliche Maßnahmenfläche ist mit einem weiteren, etwa 8 ha großen Offenlandbereich verbunden. Das entstehende Biotop ist, um die Erfolgswahrscheinlichkeit der geplanten Maßnahme zu erhöhen, erheblich größer als die entfallenden Offenlandflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a. Die durch die Ausgleichsmaßnahme geschaffenen Biotopstrukturen (offene Gras- und Staudenfluren, in Randbereichen Gehölze) entsprechen den Verhältnissen auf den Bahnbrachen an Heidestraße. Durch Beseitigung von Gehölzinseln wurde die Eignung der Flächen für die Zielarten verbessert. Damit ist eine hohe Prognosesicherheit für eine Besiedlung der Fläche durch die Zielarten gegeben. Auch andere durch den Bebauungsplan betroffene Artengruppen (Stechimmen, Laufkäfer) werden von der Ausgleichsfläche profitieren.

Zur Kompensation des entfallenden Trockenrasenstandorts im Plangebiet wurden auf mindestens 1.150 m² der Ausgleichsfläche durch Entfernung der Vegetationsdecke und Beseitigung von Schottereinlagerungen die Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Trockenrasenstandorts geschaffen. Zum Erhalt der Ausgleichsfunktion sind regelmäßige Pflegemaßnahmen geplant.

Der Umfang der Ausgleichsmaßnahme entspricht dem im Rahmen der Umweltprüfung ermittelten arten- und biotopschutzrechtlichen Eingriffsumfang. Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme ist bereits erfolgt und wurde 2014 vom Land Berlin als Ausgleichsmaßnahme anerkannt. Die aus den naturschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungen zum Biotop- und Artenschutz resultierenden Auflagen konnten erfüllt werden; die Durchführung wiederkehrender Pflegemaßnahmen ist vertraglich gesichert.

(h) Untersuchung und Sanierung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen

Die vorhandenen Bodenbelastungen stehen den beabsichtigten Nutzungen im Plangebiet nicht grundsätzlich entgegen, erfordern aber auf Teilflächen zusätzliche Schutzmaßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse. Um eine Gefährdung von Menschen über den direkten Wirkungspfad Boden - Mensch auszuschließen, soll nach Empfehlung der Detailuntersuchung im Bereich der höher belasteten Kontaminationsflächen 108-111 der Boden mindestens bis zu einer Tiefe von 1 m ausgehoben und durch unbelastetes Material ersetzt werden.
Darüber hinaus ist in den städtebaulichen Verträgen mit den beiden Haupteigentümern im Plangebiet für alle nach Abschluss der Bauarbeiten verbleibenden offenen Bodenflächen vereinbart worden, dass eine Einhaltung der nutzungsbezogenen Prüfwerte der BBodSchV nachgewiesen werden muss. Eine Verpflichtung zur Gefahrenabwehr ergibt es darüber hinaus schon aus der BBodSchV selbst. Neben einem Austausch von belastetem Bodenmaterial sind auch andere Maßnahmen wie eine Versiegelung oder eine Abdeckung der Flächen möglich, um eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit auszuschließen. Die Verpflichtung gilt direkt bei Aufnahme einer sensiblen Nutzung (z. B. Wohnen, Gärten, Parkanlage).

Festsetzungen im Bebauungsplan sind daher nicht erforderlich, die Umsetzung erfolgt baubegleitend.

Die im Zuge von Baumaßnahmen ausgehobenen Böden werden aufgrund abfallrechtlicher Vorschriften bodengutachterlich untersucht werden. Dabei werden Böden, die den LAGA-Zuordnungswert 2 überschreiten, fachgerecht entsorgt. Diese Maßnahme wird ebenfalls zu einer Verbesserung der Belastungssituation des Bodens beitragen. Potentielle Gefährdungen des Grundwassers werden gemindert.
Werden Bauarbeiten in Bereichen mit belastetem Grundwasser durchgeführt, sind Maßnahmen zu ergreifen, die ein weiteres Verziehen der Schäden so weit wie möglich verhindert. Dies kann z. B. durch eine Sperrbrunnengalerie in Kombination mit einer Grundwasserreinigungsanlage erfolgen.

Die in den Altlastenuntersuchungen empfohlenen weiteren Untersuchungen, insbesondere zur weiteren Erkundung der LHKW-Belastungen im Grundwasser, sollten in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde im Vorfeld von Baumaßnahmen umgesetzt werden. Eine Nachnutzung der Fläche entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans (Mischgebiet) ist grundsätzlich möglich, erfordert aber ggf. Sanierungs- und/oder Schutzmaßnahmen.

(i) Wasserschutz

Die festgesetzte Begrünungsverpflichtung für die meisten Dachflächen dient der Speicherung und Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche.
Die Einleitung des verbleibenden Niederschlagswassers in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal entlastet die Mischwasserkanalisation und verringert Überlaufereignisse des Mischwasserkanalsystems bei Starkregen.

II.2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a sind im Vorfeld folgende Planungsalternativen 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 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 das Stadtgefüge durch Schaffung eines neuen, kompakten Quartiers, das ansprechende Wohnmöglichkeiten bei einer hohe Aufenthaltsqualität bietet und der besonderen stadträumlichen 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 Bebauungsplan 1-62a beschlossen.

Als Alternative zum Umbau der Heidestraße in ihrer jetzigen Lage wurde eine Verlagerung an den westlichen Rand des Plangebiets 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 ermittelt.

Im Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan 1-62a, der aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln ist, wurden verschiedene Varianten der Anordnung der Bebauung, der Gebäudehöhen und der Verteilung der Nutzungsarten geprüft. Die jetzt gewählte Variante stellt einen tragfähigen Ausgleich zwischen den im Masterplan Heidestraße festgelegten städtebaulichen Zielen und den umweltbezogenen Anforderungen, insbesondere des Lärmschutzes dar.

II.3 Zusätzliche Angaben

II.3.1.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Die Umweltprüfung erfolgte auf der Grundlage des einschlägigen Leitfadens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: „Umweltprüfungen - Berliner Leitfaden für die Stadt- und Landschaftsplanung“ (2006). Sie umfasste folgende Bearbeitungsstufen:

- Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und umweltrelevanter Fachplanungen;
- Auswertung vorliegender stadtweiter Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere aus dem digitalen Umweltatlas Berlin;
- Auswertung umweltbezogener Fachgutachten zum Plangebiet (s. u.);
- Bestandsaufnahme der Flächennutzung und der Biotope entsprechend der Biotoptypenliste Berlins (2005), sowie des Baumbestandes vor dem Hintergrund der Baumschutzverordnung; Bewertung der Bestandssituation;
- Ermittlung der voraussichtlichen Umweltsituation nach Realisierung der Planung;
- Feststellung der durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe;
- Ermittlung von Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Schutzgüter vor dem Hintergrund der bestehenden planungsrechtlichen Situation im Plangebiet.

Der Maßnahmenumfang für die Verlagerung der planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme wurde nach dem „Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten“ ermittelt. Dabei wurde der Leitfaden „Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2012) zu Grunde gelegt.

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 des Plans ist nicht mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrunde liegenden Prognosen 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 Beurteilung der zur erwartenden Belastung mit Luftschadstoffen wurde das Jahr 2025 als Prognosehorizont festgelegt. Sollte die geplante Bebauung entlang der Heidestraße schon vor dem Jahr 2020 vollständig oder weitgehend realisiert werden, ist die örtliche Belastung mit Luftschadstoffen zu überwachen, um bei drohenden Grenzwertüberschreitungen geeignete Maßnahmen treffen zu können. Weiterhin ist nach Realisierung der Bebauung beiderseits der Heidestraße insbesondere die Belastung mit Feinstaub PM_{10} zu überwachen, da das Fachgutachten eine mögliche Überschreitung des Tagesgrenzwertes über die zulässige Anzahl an Tagen hinaus prognostiziert.

II.3.1.3 Verwendete Fachgutachten

Immissionsschutz:
- VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/Heidestraße; 11/2011
- rgoUmwelt Dr. Kröber Dr. Urland GbR: Heidestraße von Minna-Cauer-Straße bis Perleberger Straße - Schalltechnische Untersuchung; 7/2011 mit Korrekturen 6/2012
- ALB Akustiklabor Berlin: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62a im Bezirk Mitte von Berlin; 4/2016
- Obermeyer Institut für Umweltschutz und Bauphysik 12/2013: Erschütterungstechnische Untersuchung für das Neubauprojekt „Europacity“, Bereich Bebauungsplan 1-62a Berlin – Hamburger und Lehrter Bf

Altlasten:
- C&E Consulting und Engineering GmbH: Orientierende Untersuchung Standort 1019, Teilprojekt Berlin, Heidestraße – Europacity; 11/2010,
- BoSS Consult: Orientierende Untersuchung der Fläche Heidestraße Ost in Berlin und Detailuntersuchung von Teilflächen; 12/2011
- Alenco: Detailuntersuchung Heidestraße; 12/2012
- Alenco: Nachuntersuchung zur Detailuntersuchung Heidestraße; 8/2013

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

Ausgleichsmaßnahmen:

- Mühlefeld und Partner GmbH: Verkehrsanlagen im zentralen Bereich Berlins - Umlegung des Döberitzer Grünzugs, 6/2011
- Gruppe F Landschaftsarchitekten: Eingriffs-Ausgleichsgutachten zur Verlegung der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme Nr. 2.4 VZB im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans 1-63; 5/2012
- bgmr Landschaftsarchitekten: Rangierbahnhof (Rbf) Wuhlheide - Biesenhorster Sand, Entwicklungskonzept und Pflegemaßnahmen zur Umsetzung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, 10/2012, ergänzt 9/2013

II.4 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan 1-62a bereitet die Umnutzung des Plangebiets zwischen Heidestraße, Bahntrasse, Perleberger Straße und Döberitzer Straße entsprechend den Vorgaben des Masterplans Heidestraße planungsrechtlich vor.

Große Teile des ehemals vor allem als Containerbahnhof genutzten Gebiets liegen zurzeit brach. Die Böden sind im Bestand zu rund 60 % versiegelt. Außerdem sind ruderale Gras- und Staudenfluren und in Bereichen mit fortgeschrittener Sukzession kleinere Vorwaldstrukturen anzutreffen. Von besonderen Wert ist eine ca. 1.150 m² große Trockenrasenfläche. Weitere Teilflächen, insbesondere entlang der Heidestraße, sind überwiegend in gewerblicher Nutzung. Dort dominieren Gebäude, Erschließungs-, Lager- und Stellplatzflächen; vereinzelt sind Zierstrauchpflanzungen vorhanden. Im Plangebiet wurden 49 nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume kartiert.

Bei der Untersuchung der Fauna wurden durch fünf Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Stechimmen, Laufkäfer, Zauneidechsen) diverse geschützte und gefährdete Tierarten nachgewiesen. Besonders hervorzuheben ist dabei das Vorkommen der an offene ruderale Standorte angepassten Vogelarten Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke, deren Populationen sich in Berlin einem schlechten Erhaltungszustand befinden. Wegen des Vorkommens der Blauflügligen Ödlandschrecke und der Springspinne *Pellenes nigrociliatus* als Zielarten des Biotopverbundes wurde das Plangebiet als Kernfläche des Biotopverbundsystems von Berlin eingestuft.

Das Gebiet ist von der Heidestraße, der Perleberger Straße und den Bahnanlagen her stark lärmbelastet. Die Belastung mit Feinstaub liegt an der Heidestraße über dem Tages-Grenzwert.

Bei Realisierung der Planung wird das gesamte Gebiet einer geänderten Nutzung zugeführt. Geplant ist ein dicht bebautes, gemischt genutztes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil. Im nördlichen Teil ist ein weiträumiger Stadtplatz vorgesehen, im südlichen Teil eine öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz.

Bei vollständiger Umsetzung der Planung wird die bestehende Vegetation einschließlich des Trockenrasenstandorts nicht erhalten werden. Der Versiegelungsgrad wird sich auf etwa 78 % erhöhen, die unversiegelten Flächen werden voraussichtlich überwiegend als städtisches Grün mit Strauchpflanzungen und Rasenflächen angelegt werden. Im Bereich der Neubebauung und der Verkehrsflächen wird der vorhandene Baumbestand zu roden sein, so dass mit der Fällung von etwa 45 Bäumen zu rechnen ist. Die Fauna des Gebiets wird sich ebenfalls vollständig verändern, insbesondere werden die gefährdeten, an offene ruderale Standorte mit geringer Störfrequenz angepassten Arten verschwinden. Als vernetzendes Element im Biotopverbund wird der Bereich nur noch sehr eingeschränkt geeignet sein.

Zum Prognosehorizont 2025 wird die Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen in den straßennahen Bereichen weiterhin hoch sein. Vor allem auf Grund des technischen Fortschritts bei den Kraftfahrzeugen sind aber bei den Luftschadstoffen, ggf. unter Anwendung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, langfristig keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr zu erwarten. Zur Minderung der Lärmbelastung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, mit denen den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen Genüge getan werden soll. Insbesondere werden durch abschirmende Bebauungen ruhige Freiflächen entstehen, die sich für die Außenraumnutzung und wohnungsnahe Erholung eignen. Entlang der Grünfläche ist eine Lärmschutzanlage vorgesehen, die nördliche Platzfläche wird dagegen deutlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sein.

Das Plangebiet kann nach gegenwärtigem Planungsrecht - mit Ausnahme der Maßnahmeflächen aus der Planfeststellung - intensiv gewerblich genutzt werden. Die bei vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe in die Schutzgüter sind insofern bereits heute weitgehend planungsrechtlich zulässig.
Planungsrechtlich bisher nicht zulässig sind die durch den Bebauungsplan ermöglichten erheblich höheren Gebäude und die sich daraus ergebende Dichte der Bebauung. Die daraus resultierenden negativen lokalklimatischen Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen zur Begrünung der Baugebiete aber gemindert.

Im Bebauungsplan werden daher Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Erdüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen und zur Pflanzung von Bäumen auf den Baugrundstücken getroffen. Die Verkehrsflächen bieten Raum für weitere Baumpflanzungen und sonstige Begrünungsmaßnahmen. Auch die Anwendung der Baumschutzverordnung wird sich voraussichtlich eingriffsmindernd auswirken, wenn die erforderlichen Ersatzpflanzungen innerhalb des Plangebiets durchgeführt werden. Mit diesen Maßnahmen werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen und Belastungen für das Lokalklima insgesamt gemildert werden.

Die Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs nördlich des Grundstücks Heidestraße 45 ist eine Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe, die im Zuge der Realisierung der planfestgestellten Maßnahme „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ erfolgt sind. Die durch den Bebauungsplan vorbereitete Beseitigung der Bepflanzung ist nur zulässig, wenn die verloren gehenden Funktionen des Naturhaushaltes an anderer Stelle gleichwertig wiederhergestellt werden. Dazu wurde mit Hilfe des „Verfahrens zur Ermittlung von Kostenäquivalenten“ ein notwendiger Maßnahmenumfang im Wert von rund 98.000 € errechnet. Mit diesem Betrag sollen Aufwertungsmaßnahmen (Entsiegelung, Bepflanzung) im Bereich des geplanten Fußgängerbereichs (Nordhafenplatz) erfolgen.

Neben der Eingriffsregelung sind weitere naturschutzrechtliche Bestimmungen zu beachten, die nicht der Abwägung unterliegen. Um die Beseitigung des gesetzlich geschützten Trockenrasenbiotops und die Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen bei Vögeln (Revierverluste bei Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke) auszugleichen, wurde auf der ehemaligen Bahnfläche ‚Biesenhorster Sand’ nördlich des S-Bahnhofs Wuhlheide eine 6 ha große Ausgleichsfläche hergestellt und dauerhaft vertraglich gesichert. Sie ist mit weiteren, ca. 8 ha großen Offenlandfläche verbunden. In diesem Bereich sind neue Reviere für Brachpieper, Steinschmätzer und Dornsgrasmücke geschaffen worden. Durch die Entfernung der vorhandenen Vegetationsdecke in Teilen des Gebiets wird die Entwicklung von Trockenrasen ermöglicht. Die in diesem Zusammenhang notwendigen naturschutzrechtlichen Ausnahmen wurden durch die zuständigen Naturschutzbehörden zugelassen.

III Planinhalt und Abwägung

III.1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt

III.1.1 Planungsziele

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, die Flächen westlich der Heidestraße als Teil des Neuordnungsbereichs Heidestraße zu einem urban geprägten Stadtquartier zu entwickeln. Die Neuordnung des Gebiets und die Aktivierung untergenutzter innerstädtischer Flächen entsprechen den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung bezüglich des Vorrangs der Innenentwicklung und des Flächenrecyclings. Ziel ist es, die Lagequalitäten des Gebiets zu nutzen, um sowohl attraktive innenstadtnahe Wohnlagen zu entwickeln als auch Raum für Arbeitsplätze und zentrale Nutzungen zu bieten.

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

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

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

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

Den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b, 1-62c, 1-92VE, 1-93VE sowie 1-63 liegt ein gemeinsames Planungskonzept zugrunde, das die Vorgaben des 2009 durch Senat und Bezirk Mitte beschlossenen Masterplans Heidestraße (s. Kap. I.3.5.1) zur Grundlage hat. Es wurde

insbesondere durch teilräumliche entwurfliche Überarbeitungen und Vertiefungen, die Planungen zum Umbau der Heidestraße, einen Wettbewerb zur Gestaltung der Uferzone am Schifffahrtskanal sowie aufgrund verschiedener Fachgutachten (Verkehr, Lärmimmissionen, Luftgüte, Erschütterungen, Einzelhandel) weiterentwickelt.

(a) Bebauung und Nutzung

Die Nutzungsstruktur des Neuordnungsbereichs beiderseits der Heidestraße soll sich durch eine vielfältige urbane Mischung auszeichnen. Die Wohnfunktion soll in attraktiver und zentraler Innenstadtlage durch den Neubau von mittlerweile bis zu 3.000 Wohnungen gestärkt werden. Ergänzend ist ein breites Angebot an unterschiedlichen Flächen für andere innenstadttypische Nutzungen wie Firmensitze, Büros, Hotels und andere gewerbliche Nutzungen sowie - vor allem im Umfeld des Museums für Gegenwart - auch kulturelle Nutzungen geschaffen werden („Kunst-Campus“). Während im Süden und Norden des Neuordnungsbereichs, d.h. um den Europaplatz und den zukünftigen S-Bahnhof Perleberger Straße, eher kerngebietstypische Nutzungen bzw. wohngebietsverträgliche gewerbliche Nutzungen mit einem geringen Wohnanteil angestrebt werden, soll nach den Vorgaben des Masterplans im Zwischenbereich westlich der Heidestraße ein Wohnanteil von 20 bis 50 % und östlich der Heidestraße (Bebauungsplan 1-62b) ein Wohnanteil von 70 bis 80 % gesichert werden.

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

Insgesamt wird eine verdichtete, weitgehend geschlossene Bauweise angestrebt, die sich hinsichtlich der Anordnung und der Höhenentwicklung der Gebäude an der Berlin-typischen Art der Bebauung orientiert. Die Gebäude sollen sich straßenseitig ausrichten, überwiegend die Berliner Traufhöhe aufnehmen, aber durch einzelne höhere Gebäude auch stadtgestalterische Akzente setzen. Vor allem an ausgewählten Punkten am südlichen und am nördlichen Ende des Plangebiets sowie im Westen entlang des Bahnkörpers sind Hochhäuser mit bis zu 23 Geschossen vorgesehen.

(b) Verkehrserschließung

Das Neuordnungsgebiet wird über die Heidestraße erschlossen, die als zum Anbau bestimmte Stadtstraße künftig das stadtstrukturelle und verkehrliche Rückgrat des neuen Stadtquartiers „Europacity“ bildet. Die verkehrliche Funktion der Heidestraße als übergeordnete Straßenverbindung der Verbindungsstufe II (gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr) soll erhalten bleiben, gleichzeitig soll sie aber auch als Geschäftsstraße entwickelt und die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.

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

Die Feinerschließung der Neubauflächen erfolgt durch mehrere neue Planstraßen sowie durch verkehrsberuhigte Bereiche. Entlang der Heidestraße sind zwei öffentlich nutzbare Platzflächen vorgesehen, die wesentlich zur urbanen Qualität des Gebiets beitragen sollen.

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

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

(c) Grün- und Freiflächen

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

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

Nördlich der Döberitzer Verbindung ist eine weitere, über den wasserseitigen Stadtplatz verlaufende Querverbindung vorgesehen, deren Lage auf zwei zusätzlich geplante Brücken über das Bahngelände und über den Schifffahrtskanal Bezug nimmt. Am Westrand des Neuordnungsgebiets Heidestraße (Europacity) ist eine weitere Grünfläche entlang der Bahntrasse vorgesehen, die nördlich der Döberitzer Straße als öffentliche Parkanlage mit Kinderspielflächen gestaltet werden soll.

(d) Einzelhandel

Im Neuordnungsbereich Heidestraße (Europacity) ist ein differenziertes Angebot an Einzelhandelseinrichtungen vorgesehen. Im Vordergrund steht dabei die wohnortnahe Versorgung der künftig bis zu 6.000 Einwohner und 10.000 Beschäftigten. Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sollen straßenbegleitend in den Baugebieten beiderseits der Heidestraße untergebracht werden; angestrebt wird eine kleinteilige Ladenstruktur, wie sie für andere Straßen der Berliner Innenstadt typisch ist. Ergänzende Angebote werden an den beiden Platzflächen angestrebt, um zu deren Belebung beizutragen.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe sollen auf ausgewählte Standorte begrenzt und mit Ausnahme eines Nahversorgungsbetriebs auf nicht zentrenrelevante Sortimente beschränkt werden, um negative stadtstrukturelle Auswirkungen auf benachbarte Zentren zu vermeiden. Im Bereich des Kunst-Campus sollen rund um die blockinterne Platzfläche einzelne kleine Ladengeschäfte mit auf den Kunst- und Kulturstandort abgestimmter Sortimentsausrichtung sowie Galerien und Gastronomiebetriebe ermöglicht werden.

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

III.1.3 Planungskonzept für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a

Im Plangebiet westlich der Heidestraße sind einige Wohnhäuser, ein Gewerbehof sowie weitere Gewerbegebäude mit gewerblichen und kulturellen Nutzungen vorhanden. Diese sollen in ein gemischt genutztes Quartier mit Büros, Gewerbe, Handel, Galerien und bereichsweise unterschiedlichen Wohnanteilen integriert werden. Der Masterplan geht übergreifend von einem Wohnanteil zwischen 20 und 50 % aus

(a) Neubaubereich entlang der Heidestraße

Entlang der Heidestraße sind Neubaublöcke mit einer Mischung von Wohnungen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Ihre Bauweise soll sich durch eine sechs- bis siebengeschossige Randbebauung mit großzügigen begrünten Innenhöfen auszeichnen. Die Erdgeschosse sollen zur Heidestraße und zu den Platzflächen hin durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe belebt werden. Im mittleren Bereich ist in der Erdgeschosszone ein Nahversorgungszentrum für das Gesamtgebiet geplant.

Südwestlich des Knotenpunkts Heidestraße/ Nordhafenbrücke soll sich ein weiträumiger, begrünter Platzraum („Nordhafenplatz“) zum Uferpark am Nordhafen hin öffnen und die Verbindung zum künftigen S-Bahnhof Perleberger Brücke herstellen. Eine weitere Querverbindung nördlich des Nahversorgungszentrums nimmt Bezug auf eine geplante Brückenverbindung über die Bahnanlagen, die – unter Einschluss der notwendigen Rampenanlagen – Gegenstand eines gesonderten Bebauungsplanverfahrens ist.

(b) Bebauung entlang der Bahntrasse

Unmittelbar entlang der Bahntrasse, die hier teilweise über Geländeniveau verläuft, ist eine abschirmende gewerbliche Bebauung vorwiegend für das Wohnen nicht wesentlich störende Nutzungen, wie Büronutzungen vorgesehen. Wohnungen sollen hier nur in Ausnahmefällen (z.B. für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen) untergebracht werden. Da die Bebauung über die Bahnanlagen hinweg weithin sichtbar ist, kommt hier der Stadtsilhouette eine besondere städtebauliche Bedeutung zu. Vorgesehen ist deshalb eine Bebauung mit variierenden Höhen und Baukörperanordnungen. Eine fünf- bis siebengeschossige bahnparallele Riegelbebauung wird durch einzelne Hochpunkte (12 und 14 Geschosse) ergänzt, die jeweils am Ende der Stichstraßen bzw. Blockdurchwegungen zur Heidestraße angeordnet werden sollen.

Die Neubebauung soll durch eine parallel zur Heidestraße verlaufende Erschließungsstraße erschlossen werden, die durch drei kurze Planstraßen sowie durch verkehrsberuhigte Bereiche mit dieser verbunden wird.

(c) Baublock nördlich der Döberitzer Straße

Für den bereits teilweise bebauten Bereich unmittelbar nördlich der Döberitzer Straße ist ebenfalls eine Mischung von Wohnen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Die sechs- bis siebengeschossige Blockrandbebauung integriert den vorhandenen gründerzeitlichen Gebäudebestand. In Verlängerung der parallel zur Heidestraße geplanten Erschließungsstraße akzentuiert ein einzelner Hochpunkt (12 Geschosse) das Ende der

Straßenperspektive. Mit Ausnahme eines Fuß- und Radwegs entlang der westlichen Baugebietsgrenze ist in diesem Bereich keine zusätzliche öffentliche Erschließung geplant.

(d) Nördlich gelegene Bauflächen am Nordhafenplatz

Das westlich des Nordhafens gelegene Baufeld soll mit Büros und anderen nicht störenden gewerblichen Nutzungen den nördlichen Auftakt des neuen Stadtquartiers bilden. Wohnungen sind in diesem besonders immissionsbelasteten Bereich nicht vorgesehen. Städtebaulich prägende Merkmale sind die Ausrichtung auf den Nordhafenpark, ein Hochhaus-Ensemble an der Perleberger Brücke und die Bahnviadukte mit dem längerfristig geplanten S-Bahnhof.

Das Bebauungskonzept geht von drei Hochhäusern und einer verbindenden sechs- bis siebengeschossigen Bebauung aus; das bis zu 23-geschossige Hochhaus an der Perleberger Straße nimmt auf die besondere Lage im Stadtraum, die topographischen Besonderheiten des Geländes sowie die Brückensituation der Bahn Bezug und markiert stadträumlich die Eingangssituation des neuen Stadtquartiers „Europacity“.

(e) Bahnbegleitende Freifläche und „Döberitzer Grünzug“

Im Süden des Plangebiets soll eine Fläche entlang der Bahntrasse zu einem öffentlich nutzbaren Freiraum entwickelt werden. Vorgesehen ist die Herstellung einer öffentlichen Parkanlage mit Spielflächen für Kinder und Jugendliche und einer Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer. Im Zugangsbereich zur geplanten Brücke über die Bahnanlagen soll eine landschaftlich gestaltete Rampe integriert werden. Im Süden sollen die Grünflächen an den „Döberitzer Grünzug“ angeschlossen werden.

Die zu einem verkehrsberuhigten Bereich umzugestaltende Döberitzer Straße ist ein wichtiger Bestandteil des so genannten „Döberitzer Grünzugs“. Sie schafft funktional und gestalterisch (als Baumallee) eine Querverbindung von den Grünflächen nördlich des Zellengefängnis-Parks, deren Realisierung im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme gesichert wird, bis zur Heidestraße. Weiter östlich soll die Grünverbindung über die privaten Freiflächen des „Kunst-Campus“ verlaufen und von dort über eine geplante Brücke über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zum Invalidenfriedhof führen.

III.1.4 Wesentlicher Planinhalt (einschließlich Grundzüge der Planung)

Der Bebauungsplan 1-62a trifft Festsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB. Er schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Neuordnung der Baugrundstücke und der Erschließungsflächen westlich der Heidestraße als Teil der künftigen Europacity (Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße). Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planungskonzept entspricht im Wesentlichen den Vorgaben des 2009 durch Senat und Bezirk beschlossenen Masterplans Heidestraße, der seither mehrfach modifiziert und städtebaulich weiterentwickelt wurde.

Die Neuordnung des Gebiets zielt darauf ab, die Lagequalitäten des Gebiets zu nutzen, um sowohl attraktive innenstadtnahe Wohnungen zu errichten als auch Raum für Arbeitsplätze und zentrale Nutzungen zu bieten.

Die Entwicklung des Plangebiets zu einem urban geprägten Stadtquartier soll weiterhin die stadtstrukturelle Verknüpfung des Bereichs um den Hauptbahnhof mit den Gebieten im Nordwesten (Moabit) sowie im Norden und Nordosten (Wedding) über die Heidestraße verbessern und die stadträumliche Isolierung des Gebiets aufbrechen.

Mit der Bereitstellung von innerstädtischen Neubauflächen soll dem Vorrang der Innenentwicklung entsprochen und ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB gefördert werden. Die Lagegunst des Gebietes, insbesondere seine Erschließung

durch öffentliche Verkehrsmittel, soll für die Realisierung einer innenstadttypischen hohen baulichen Dichte genutzt werden.

Die Planung trägt ferner dem Bevölkerungswachstum in Berlin und der Notwendigkeit, vor allem das innerstädtische Wohnraumangebot zu vergrößern, Rechnung und berücksichtigt auch die Schaffung einer für Berlin typischen sozial gemischten Bevölkerungsstruktur.

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan die Bauflächen westlich der Heidestraße als Mischgebiet fest. Entlang der Bahnanlagen ist ein Gewerbegebiet vorgesehen. In beiden Baugebieten werden einzelne Nutzungen, die mit der angestrebten Gebietsentwicklung nicht vereinbar sind, unter Berücksichtigung der jeweiligen Zweckbestimmung des Gebietes, ausgeschlossen oder begrenzt.

Um die Versorgung der künftigen Einwohner und Beschäftigten im neuen Stadtquartier „Europacity“ sicherzustellen, wird in zentraler Lage ein Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ definiert, das den künftigen Gebietsschwerpunkt bildet.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baulinien/Baugrenzen definiert. Das Maß der baulichen Nutzung wird überwiegend durch die Festsetzung der überbaubaren Grundfläche (GR) und der jeweils zulässigen Geschossfläche (GF) in Verbindung mit der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. der maximalen Gebäudehöhe (Oberkante) oder der mindesten und maximalen Gebäudehöhe bestimmt; in einzelnen Baublöcken auch durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl und einer Geschossflächenzahl in Kombination mit der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse oder durch Baukörperfestsetzungen.

Die öffentlichen, überwiegend der Erschließung dienenden Flächen werden als Straßenverkehrsflächen bzw. als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Dazu gehört auch eine Platzfläche südwestlich der Nordhafenbrücke, die in hohem Maße auch Aufenthaltsfunktionen übernehmen soll.
Mit Geh- und Fahrrechten zu belastende Flächen innerhalb der Baugebiete ergänzen das öffentliche Wegesystem.

Öffentliche Grünflächen werden für eine Grünverbindung entlang der Bahntrasse im Südwesten des Plangebiets festgesetzt.

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

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

Für Vorhaben auf noch planfestgestellten Bahnflächen wird eine aufschiebende Bedingung festgesetzt; die entsprechenden planfestgestellten Flächen (Baustelleneinrichtungsflächen der S-Bahn und unterirdische Regenwasserleitung) werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

III.2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan und Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung

III.2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62a sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt (s. Kap. I.3.2). Dabei sind geltungsbereichsübergreifend

die Bebauungspläne 1-62a, 1-62b, 1-62c sowie 1-92VE und 1-93VE beiderseits der Heidestraße einzubeziehen, da ihnen ein Gesamtkonzept zugrunde liegt.

Die im Bebauungsplan 1-62a, im nördlichen Teil des Bebauungsplans 1-62b und im Bebauungsplan 1-92VE sowie 1-93VE vorgesehenen Baugebiete (Wohngebiet, Mischgebiet, eingeschränktes Gewerbegebiet und Sondergebiet „Nahversorgung, Wohnen und gewerbliche Nutzung“) sind als Regelfall aus der Darstellung einer gemischten Baufläche M 2 im Flächennutzungsplan entwickelbar, wenn im Gesamtgefüge der Charakter einer gemischten Baufläche erhalten bleibt; dies ist hier der Fall. Während im vorliegenden Bebauungsplan durch die für Teilflächen vorgesehene Festsetzung von Gewerbegebieten der gewerbliche Charakter überwiegt, sind auf den Flächen östlich der Heidestraße vorwiegend Wohnnutzungen geplant, so dass der Charakter einer gemischten Baufläche im Sinne des Flächennutzungsplans insgesamt erhalten bleibt, auch wenn hier im Einzelnen vom Entwicklungsgrundsatz 1 abgewichen wurde.

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Grünverbindung im Zuge der Döberitzer Straße kann aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen (gewidmete Straßenverkehrsfläche, nördlich angrenzende Bestandsbebauung) im Bebauungsplan nur durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ berücksichtigt werden. Dies entspricht den Aussagen im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan, wonach geplante Grünverbindungen im Einzelfall auch im Straßenraum hergestellt werden können, der dann entsprechend zu gestalten ist.

Die Entwicklungsfähigkeit von Flächen für großflächige Einzelhandelsbetriebe im Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ ist nach den „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans (AV-FNP)“ (s. I.3.2) zu beurteilen.
In gemischten Bauflächen M2 kommt nach den AV-FNP „die Entwicklung von Sondergebieten und von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO … grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht.“ Da Einzelhandelskonzentrationen für Zentren unterhalb der Hierarchieebene der Stadtteilzentren innerhalb des S-Bahnrings im FNP jedoch nicht dargestellt werden („da sie in der Innenstadt Bestandteil der hier kennzeichnenden Nutzungsmischung sind“), fehlt für die o.g. grundsätzliche Regelung im vorliegenden Fall die Anwendungsgrundlage.

Die Entwicklungsfähigkeit des Sondergebiets „Nahversorgungszentrum…“ wird deshalb nach Punkt 4.3 der AV-FNP beurteilt: Danach sind großflächige Einzelhandelsbetriebe aus anderen Flächen entwickelbar, wenn negative stadtstrukturelle Auswirkungen nicht zu erwarten sind, die beabsichtigten Standorte den Prüfkriterien aus dem Stadtentwicklungsplan Zentren entsprechen und mit den Ausführungsvorschriften zum großflächigen Einzelhandel in der jeweils geltenden Fassung übereinstimmen. Nach den letztgenannten Ausführungsvorschriften (AV Einzelhandel vom 11. Juli 2014) sollen Baugebiete für großflächige Einzelhandelseinrichtungen außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche nur dann entwickelt werden, wenn sie für die wohnungsnahe Grundversorgung erforderlich sind, da die Ansiedlung von Nahversorgungseinrichtungen verbrauchernah erfolgen soll. Außerdem sollten keine mehr als unwesentlichen städtebaulichen Auswirkungen auf bestehende oder zu entwickelnde zentrale Versorgungsbereiche zu erwarten sein. Lebensmittelmärkte ab einer Verkaufsfläche von 2.500 m² sollen regelmäßig nur in Stadtteilzentren und höherrangigen städtischen Zentren angesiedelt werden.

Die Vereinbarkeit mit der Zentrenstruktur des Flächennutzungsplans ist für das Sondergebiet „Nahversorgungszentrum…“ jedenfalls dann zu bejahen, wenn der in diesem Gebiet zulässige Einzelhandel im Wesentlichen auf die o.g. Größenordnung und auf nahversorgungsrelevante Sortimente beschränkt wird. Dies wird durch die Festsetzungen des Bebauungs-

plans gewährleistet. Die Vereinbarkeit mit der Zentrenstruktur wird durch ein Einzelhandelsgutachten („Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin“, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig 2012) bestätigt.

III.2.2 Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung

Der Bebauungsplan entspricht den im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B) (s. I.3.1.2) niedergelegten siedlungsplanerischen Grundsätzen, insbesondere dem Vorrang der Innenentwicklung. Hinsichtlich der Festsetzung von für großflächige Einzelhandelseinrichtungen geeigneten Flächen ist die Vereinbarkeit mit dem Integrationsgebot gemäß Grundsatz 4.8. besonders zu überprüfen. Danach sollen großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten nur auf Standorten in städtischen Kernbereichen entwickelt werden. Nach der Festlegungskarte 2 des LEP-BB liegt das Plangebiet außerhalb eines solchen Kernbereichs. Auf das geplante Sondergebiet „Nahversorgung, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ ist jedoch Grundsatz 4 (5) anwendbar: Danach ist die Errichtung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen auch außerhalb der Städtischen Kernbereiche zulässig, wenn das Vorhaben ganz überwiegend der Nahversorgung dient, der Standort in einem wohngebietsbezogenen Versorgungsbereich liegt, die Verkaufsfläche 5.000 m^2 nicht überschreitet und auf mindestens 75 % der Verkaufsfläche nahversorgungsrelevante Sortimente angeboten werden. Nach den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans sind diese Bedingungen erfüllt.

III.3 Begründung der Festsetzungen

III.3.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 3 BauNVO die Art der baulichen Nutzung fest und unterscheidet dabei drei Baugebiete (Mischgebiet, Gewerbegebiet und sonstiges Sondergebiet).

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

III.3.1.1 Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO

Die Bauflächen entlang der Heidestraße werden in Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan als Mischgebiete gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Sie dienen damit gleichermaßen dem Wohnen und der Unterbringung von wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen. Damit soll die im Hinblick auf die Lage an einer Hauptverkehrsstraße erforderliche Nutzungsflexibilität gewährleistet werden, unter Einschluss von weniger lärmempfindlichen, nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben, jedoch unter Sicherung eines gleichrangigen Wohnanteils in geeigneten Lagen.

Für die Mischgebietsteile MI 1 bis MI 4 wird das Wohnen an der Hauptverkehrsstraße aufgrund der Lärmbelastung zwar nicht ausgeschlossen, sinnvoll erscheint jedoch die Unterbringung gewerblicher Nutzungen in Form von Läden, Gaststätten, Dienstleistungsbetrieben und Büros entlang der Heidestraße – zumindest in den unteren Geschossen, während die vom Lärm abgewandten Teilflächen einen mindestens gleichrangigen Wohnanteil in innerstädtischen Wohnformen ermöglichen. Auf den Grundstücken nördlich der Döberitzer Straße ist eine entsprechende Nutzungsmischung bereits realisiert bzw. soll durch die Festsetzung eines MI gesichert und zur Bahntrasse hin ergänzt werden.

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

Im Plangebiet besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm. Das prognostizierte Kfz-Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 und der zusätzliche Verkehr, der aus der Gebietsentwicklung resultiert, führen dann unmittelbar an der Heidestraße zu Lärmbelastungen von bis zu 74 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht. Der aus Richtung Westen auf die künftige Wohnbebauung einwirkende Schienenverkehrslärm führt im Prognosejahr 2025 im südlichen Mischgebietsteil MI 4.1 zu Lärmbelastungen von bis zu 71 dB(A) im Tagzeitraum und 68 dB(A) im Nachtzeitraum sowie im Mischgebietsteil MI 4.2 zu Lärmbelastungen von bis zu 67 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.
In den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 werden Lärmbelastungen von bis zu 68 dB(A) am Tag und 66 dB(A) in der Nacht prognostiziert, soweit (noch) keine Lärmabschirmung durch eine vorgelagerte Bebauung im Gewerbegebiet vorhanden ist. Im Mischgebietsteil MI 1 sind unter diesen Voraussetzungen Lärmbelastungen bis zu 71 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht möglich.
Bei einer zeitlich vorgreifenden Bebauung in den Mischgebietsteilen MI 1 – MI 3 vor 2025 sind geringere Lärmbelastungen anzunehmen. Die derzeitige Belastung liegt bei 64 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: „Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/ Heidestraße“, Abschlussbericht November 2011 und ALB Akustik-Labor Berlin, „Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1-62a im Bezirk Mitte von Berlin“, Überarbeitung April/Mai 2016).

Mit den bestehenden und prognostizierten Lärmbelastungen werden die Orientierungswerte der DIN 18005-1 (MI: 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts) vollflächig und die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zumindest teilweise erheblich überschritten.

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

Planungsrechtlich mögliche Einschränkungen des Wohnanteils im Mischgebiet entsprechen nicht der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung, auf den Flächen beiderseits der Heidestraße, ein gemischt genutztes urbanes städtisches Quartier zu entwickeln und kurzfristig innerstädtischen Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Der Bebauungsplan dient insofern der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert wurden. Auch im Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplans Wohnen und im Planwerk Innere Stadt wird die Europacity als wichtiges Wohnungsbaupotenzial eingestuft.

Für bestehende Nutzungen entlang der Heidestraße wurden im Rahmen des angrenzenden Bebauungsplans 1-63, der durch den Ausbau der Heidestraße von Minna-Cauer-Straße bis Perleberger Straße ausgelöste Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigung dem Grunde nach gutachterlich ermittelt. Die Eigentümer der betroffenen sieben Grundstücke wurden über ihre Ansprüche informiert. Die Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen ist von der Mitarbeit der betroffenen Eigentümer abhängig. Die Höhe der einzelnen Ansprüche konnte in sechs Fällen ermittelt werden. Den Eigentümern wurde die Erstattung der Kosten vertraglich zugesichert.
Für die neu geplanten Randbebauungen sind im Rahmen der Abwägung in diesem Bebauungsplan umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes vorgesehen (s. III.3.7).

(b) Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen

Der sich aus der Neubebauung ergebende Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen soll teils innerhalb, teils außerhalb des Plangebiets abgedeckt werden. Für die Berechnung der Wohnfolgebedarfe wurde die potenzielle Anzahl der künftigen Wohneinheiten bei einem möglichst gleichwertigen Wohnanteil der mit dem Bebauungsplan ermöglichten Geschossfläche ermittelt, da die festgesetzten Mischgebiete gleichwertig der Unterbringung von Wohnen und gewerblicher Nutzung dienen.

Als Planungsannahme für die durchschnittliche Wohnungsgröße wurde der aktualisierten Vorgabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom März 2014 entsprechend, eine Bruttofläche von 100 m² je Wohneinheit zugrunde gelegt. Dementsprechend können im Mischgebiet rund 1.000 Wohneinheiten (einschließlich bereits vorhandener Wohnungen im Süden des Plangebiets) entstehen. Hinzu kommen bis zu 225 neue Wohneinheiten im Sondergebiet (bei 60 % Wohnanteil in den Obergeschossen).

Insgesamt können auf den Neubauflächen westlich der Heidestraße somit bis zu 1.300 Wohnungen realisiert werden. Bei einer durchschnittlichen Belegung mit 2,0 Personen je Wohneinheit sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a somit bis zu 2.600 Bewohner zu erwarten.

Soziale Infrastruktur

Im Plangebiet befinden sich keine öffentlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Die nächst gelegenen Kindertagesstätten in der Tegeler Straße, in der Lehrter Straße und in der Habersaathstraße liegen 850 m, 1000 m bzw. 1.500 m von der Mitte des Plangebiets entfernt.

Die Brüder-Grimm-Schule in der Tegeler Straße (Wedding) befindet sich in einer Fuß/Radwegeentfernung von ca. 1.300 m zur Quartiersmitte. Etwas weiter entfernt befinden sich die Moabiter Grundschulen in der Rathenower Straße (Kurt-Tucholsky-Grundschule) und in der Paulstraße (Moabiter Grundschule, Anne-Frank-Grundschule) mit einer Fuß-/Radwegeentfernung von 1.800 m bzw. 2.300 m zur Quartiersmitte und die Grundschule Neues Tor in der Hannoverschen Straße (1.600 m Fuß-/ Radweg). Von den Oberschulen liegen die Moses-Mendelssohn-Gemeinschaftsschule in der Stephanstraße und das Theodor-Heuss-Gymnasium in der Quitzowstraße jeweils etwa 1.200 m (Fuß-/ Radweg) von der Mitte des Gebiets entfernt. Die meisten der genannten Einrichtungen sind aufgrund stadträumlicher Barrieren und hoch belasteter Straßen und Kreuzungen für Kinder und Jugendliche schlecht erreichbar.

Für die Ermittlung des künftigen Platzbedarfs in Kindertagesstätten und Grundschulen wird entsprechend den Empfehlungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom März 2014 eine Jahrgangsstärke von 1 % der Wohnbevölkerung für den Langzeitbedarf an Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten und den Platzbedarf in Grundschulen, Oberschulen und Jugendfreizeiteinrichtungen (also bis zu 26 Kinder bzw. Jugendliche je Altersjahrgang) zugrunde gelegt. Der für den Spitzenbedarf in Kindertagesstätten angegebene Jahrgangsstärkenanteil von 2% in der hierfür relevanten Altersgruppe der unter 6-Jährigen bleibt im vorliegenden Fall unberücksichtigt, weil sich die Gebietsentwicklung über einen längeren Zeitraum hinziehen wird, so dass die für die Bedarfsrechnung relevante Altersgruppe zeitlich versetzt zuziehen und die Kita-Plätze daher zeitlich versetzt nachfragen wird.

Demnach entsteht im Plangebiet ein Bedarf von bis zu 117 Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten (75 Plätze für 100 Kinder unter 6 Jahren), bis zu 156 Grundschulplätzen mit ergänzender Hortbetreuung (100 % Versorgung für 6 Jahrgänge), von denen durchschnittlich 90%, d.h. rund 140 Grundschüler eine öffentliche Grundschule nachfragen.

Der bebauungsplanbedingte Bedarf an Plätzen in Kinderbetreuungseinrichtungen soll durch den Bau einer Kindertagesstätte im Plangebiet abgedeckt werden. Kleinere Nutzungseinheiten für Tagesgruppen oder Kinderläden innerhalb der Blockrandbebauung können das Betreuungsangebot ergänzen. Eine Standortsicherung im Bebauungsplan (durch Festsetzung entsprechender Flächen für Gemeinbedarf) ist - auch nach Ansicht der zuständigen Fachabteilung im Bezirk - nicht notwendig, da Kinderbetreuungseinrichtungen innerhalb der festgesetzten Mischgebiete allgemein zulässig sind und in den festgesetzten Gewerbegebieten ausnahmsweise zugelassen werden können. Die Standorte und die bedarfsabhängigen Kapazitäten an Betreuungsplätzen können im zeitlichen Zusammenhang mit der tatsächlichen Gebietsentwicklung näher bestimmt werden. Die Realisierung einer Kindertagesstätte mit der erforderlichen Anzahl an Betreuungsplätzen wird mit den Grundstückseigentümern vertraglich vereinbart (vgl. III.3.12).

Der für das gesamte Neuordnungsgebiet errechnete Bedarf an Grundschulplätzen begründet nicht die Tragfähigkeit einer eigenen (mindestens zweizügigen) Grundschule. Der Platzbedarf soll deshalb durch die Errichtung eines Schulneubaus am Standort Chausseestraße/ Boyenstraße abgedeckt werden. Der in Aussicht genommene Schulstandort ist vom Plangebiet aus gut fußläufig (Radius < 1.000 m) erreichbar. Lichtsignalgeregelte Querungsmöglichkeiten über die Heidestraße und Fußgänger- und Radfahrerbrücken über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (Kieler Brücke und zwei geplante Brücken südlich davon) stellen eine bequeme und gefahrlose Verbindung her.

Die Hauptgrundstückseigentümer werden im städtebaulichen Vertrag zur Zahlung eines Folgekostenzuschusses für die Errichtung entwicklungsbedingt notwendiger Grundschulplätze verpflichtet (vgl. III.3.12).

Grünflächen und Kinderspielplätze

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

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

Ausgehend von langfristig bis zu 2.600 Bewohnern im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a ergibt sich ein Bedarf von rund 15.500 m^2 wohnungsnahen und 18.000 m^2 siedlungsnahen Grünflächen sowie bis zu 2.600 m^2 (netto) Kinderspielplatzfläche. Der Bedarf an öffentlichen Kinderspielflächen kann voraussichtlich durch die im Bebauungsplan dafür vorgesehenen Flächen vollständig abgedeckt werden. Wohnungsnahe Grünflächen in der erforderlichen Größenordnung werden künftig durch die planfestgestellte Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug in Verlängerung der Döberitzer Straße und westlich der Bahnanlagen in unmittelbarer Nähe des Plangebietes zur Verfügung stehen (vgl. IV.4.2). Der Bedarf an siedlungsnahen Grünflächen kann durch bestehende Parkanlagen in 1 bis 2 km Entfernung (Fritz-Schloß-Park, Volkspark Humboldthain und Spreebogenpark mit Verbindung zum Tiergarten) gedeckt werden.

Der Nachweis der bauordnungsrechtlich erforderlichen Kinderspielplätze und Freiflächen auf den privaten Grundstücken hat im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bzw. beim Antrag zur Genehmigungsfreistellung zu erfolgen. Die festgesetzten Nutzungsmaße im Misch- und Sondergebiet (GRZ von 0,6 bzw. 0,68) ermöglichen die Unterbringung auf den Grundstücksfreiflächen, überwiegend in den Blockinnenbereichen.

(c) Eingeschränkte Zulässigkeit unverträglicher Nutzungen

Im Mischgebiet sollen Tankstellen und Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig sein. Die Zulässigkeit von Einzelhandel wird räumlich eingeschränkt, um die planungsrechtlich zulässigen Einzelhandelsbetriebe auf ein Maß zu begrenzen, das mit der Zentrenstruktur und der wohnungsnahen Versorgung der Bevölkerung vereinbar ist. Die allgemeine Zweckbestimmung des Mischgebiets wird durch diese Einschränkungen nicht in Frage gestellt.

Eingeschränkte Zulässigkeit von Tankstellen und Vergnügungsstätten

Tankstellen sind im Mischgebiet gemäß textlicher Festsetzung Nr. 1.5 nur ausnahmsweise zulässig. Die Beschränkung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO erfolgt, weil Tankstellen nicht mit der angestrebten Gebietsqualität, insbesondere der Schaffung hochwertiger Wohnlagen und der Herstellung geschlossener Blockkanten mit attraktiven Erdgeschossnutzungen vereinbar sind und zusätzlichen Verkehr anziehen. Ihre Ansiedlung bedarf deshalb einer Einzelfallprüfung, die neben nutzungsstrukturellen und stadtgestalterischen Aspekten auch verkehrliche Belange (z.B. Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Heidestraße) berücksichtigen muss.
Die Beschränkung der Zulässigkeit von Tankstellen ist auch dadurch gerechtfertigt, dass sich Tankstellen in gut erreichbarer Entfernung (bis 2.000 m) an der südlichen Seestraße, an der Chausseestraße, an der Quitzowstraße und an der Rathenower Straße befinden.

Die Zulassungsfähigkeit von Vergnügungsstätten wird aus nachfolgend aufgeführten besonderen städtebaulichen Gründen auf die gewerblich geprägten Teile des Mischgebiets und gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO durch die textliche Festsetzung Nr. 1.6 auf den Ausnahmetatbestand beschränkt, um Konflikte zu angrenzenden Wohnnutzungen und stadtgestalterische Beeinträchtigungen zu vermeiden.
Inwieweit ein Konfliktpotential vorliegt, kann erst mit Vorlage eines Bauantrags und den darin enthaltenen Angaben zu Art und Umfang des Betriebs beurteilt werden. Vergnügungsstätten sollen nur zugelassen werden, sofern ihre Wohnverträglichkeit im Einzelfall gesichert ist und Beeinträchtigungen des Straßenraums, z.B. durch auffällige Werbeanlagen oder geschlossene Erdgeschosszonen, vermieden werden. Spielhallen, Sex-Shows und vergleichbare Einrichtungen schließt der Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 6 BauNVO in allen Teilen des Mischgebietes (und auch im Gewerbe- und Sondergebiet) aufgrund ihres hohen Konfliktpotenzials ganz aus. Der Ausschluss dieser besonderen Formen von Vergnügungsstätten ist wegen der engen Nachbarschaft zu geplanten Wohnungen erforderlich, um die Wohnnutzung vor den Auswirkungen zu schützen, die mit einer Ansiedlung dieser Vergnügungsstätten regelmäßig verbunden sind (u.a. Kfz-Verkehr, Werbeanlagen, nächtlicher Betrieb) und visuelle Beeinträchtigungen des Straßenraums zu vermeiden.

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

Eingeschränkte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben

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

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

In allen Mischgebietsteilen werden Einzelhandelsbetriebe auf das erste Vollgeschoss und innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche auf eine bis zu 20 m tiefe Zone entlang der Heidestraße und entlang einzelner Verkehrsflächen besonderen Zweckbestimmung beschränkt. Damit wird die Einordnung einzelner größerer Fachgeschäfte (jedoch unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit) an den Blockecken und im gewerblich bestandsgeprägten Mischgebietsteil MI 4.2 ermöglicht; in den übrigen Bereichen ist die Tiefe möglicher Einzelhandelsflächen bereits durch die zur Sicherung privater Freiflächen in den Blockinnenbereichen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen auf 15 m begrenzt.

Die Beschränkungen erfolgen auf Grundlage eines Einzelhandelsgutachtens („Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin und Einschätzung zu den städtebaulichen Auswirkungen mit Empfehlungen zu den Festsetzungen im Bebauungsplan 1-62“, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig Februar 2012) und werden als geeignet angesehen, um negative Auswirkungen auf die bestehende Zentren- und Einzelhandelsstruktur zu vermeiden. Mit den getroffenen Festsetzungen wird das planungsrechtlich zulässige Einzelhandelsflächenpotenzial im Mischgebiet auf maximal 9.250 m² Bruttogeschossfläche (unter Berücksichtigung notwendiger Flächen für Hauseingänge und Treppenhäuser und der bestehenden Wohnbebauung im südlichen MI 4.2) begrenzt, von denen, wie im Einzelhandelsgutachten anhand strukturell vergleichbarer Berliner Geschäftslagen dargelegt, voraussichtlich nicht mehr als 40% tatsächlich durch Einzelhandelsbetriebe genutzt werden. Das entspricht einer Bruttogeschossfläche für Einzelhandel von rund 3.700 m².

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

Im Zusammenwirken mit den Festsetzungen für das Gewerbegebiet, das Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ und entsprechend getroffene bzw. noch zu treffenden Festsetzungen in den Bebauungsplänen 1-62b, 1-92 VE, 1-93 VE und 1-62c können damit negative Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Zentrenstruktur und die wohnungsnahe Versorgung der Bevölkerung vermieden werden und die Einzelhandelsentwicklung im neuen Stadtquartier bleibt mit den Zielen des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und des bezirklichen Zentrenkonzeptes vereinbar.
Die allgemeine Zweckbestimmung des Mischgebietes bleibt auch bei einer hier eingeschränkten Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben aufgrund der noch möglichen Nutzungsmischung insgesamt gewahrt, da weiterhin ausreichende Fläche zur Unterbringung von Einzelhandelsflächen zur Verfügung stehen.

III.3.1.2 Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO

Entlang der Bahnanlagen wird ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt und in Verbindung mit § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO gegliedert. Aufgrund der Lage unmittelbar an der über Geländeniveau ansteigenden Bahntrasse, im Norden auch an der stark verkehrsbelasteten Perleberger Brücke und der Heidestraße soll eine Wohnnutzung in diesen von Straßen- und Schienenverkehrsemissionen am stärksten betroffenen Bereichen nicht ermöglicht werden.

Beabsichtigt ist in dieser Lage und in der Nachbarschaft zu im Mischgebiet zulässigen Wohnungen ein „ruhiges“ Gewerbegebiet, das vor allem durch Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude und durch sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe (z.B. Betriebe des

Beherbergungsgewerbes) geprägt sowie durch die nach § 8 Abs. 3 BauNVO im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ergänzt wird. Gleichwohl sollen durch die Zuordnung des Gewerbegebietes entlang der Bahnanlagen im Sinne des § 50 BImSchG die störempfindlicheren Nutzungen im Mischgebiet abgeschirmt werden.
Deshalb wird auf der Grundlage von § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO durch die textliche Festsetzung Nr. 1.4 der Störgrad der zulässigen Nutzungen auf das in Mischgebieten zulässige Niveau begrenzt; Gewerbebetriebe die das Wohnen wesentlich stören, sind hier unzulässig.
Für die Beurteilung, ob ein Gewerbebetrieb zu den „das Wohnen nicht wesentlich störenden" Gewerbebetrieben im Sinne des § 6 Abs. 1 BauNVO gehört, ist in der Regel nicht von den konkreten Verhältnisse des jeweiligen Betriebes auszugehen ist, sondern von einer (begrenzten) typisierenden Betrachtungsweise. Der Nachweis der immissionsrechtlichen Verträglichkeit zu angrenzenden, anderen Nutzungsarten, die durch einen Betrieb gestört werden können, ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

Das Gewerbegebiet wird im Hinblick auf die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben, die Gebäudehöhe (Zahl der Vollgeschosse, Oberkanten baulicher Anlagen) sowie die Bestimmungen zum Maß der baulichen Nutzung (Bauflächen- oder Baukörperausweisung) gegliedert.

Die allgemeine Zweckbestimmung als Gewebegebiet wird durch die Begrenzung des Störgrades nicht in Frage gestellt, da gemäß § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO die vorgenommene Gliederung nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften (hier ihr Störgrad) auch für mehrere Gewerbegebiete einer Gemeinde im Verhältnis zueinander getroffen werden kann. Der Gebietscharakter bleibt hier deshalb gewahrt, da z. B. in diesem Sinne nordöstlich des Geländes an der Fennstraße gewerblich genutzte Flächen, die auch im StEP Industrie und Gewerbe als „EpB-Gebiet 2" ausgewiesen sind, gesichert und entwickelt werden. Zudem sind diese (uneingeschränkten) Gewerbegebiete verbindlich durch Bebauungspläne (III-128, III-134, III-241) festgesetzt. Insofern ist es gerechtfertigt, im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a ausschließlich ein Gewerbegebiet mit eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten auf allen Teilflächen festzusetzen, da im Umfeld ausreichende Flächen für die im Plangebiet unzulässige Unterbringung von sonstigen nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben vorhanden sind.

(a) Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse

Im Gewerbegebiet besteht eine erhebliche Belastung durch den Straßenverkehrslärm der Heidestraße und der Perleberger Straße sowie durch Schienenverkehrslärm der angrenzenden Bahnanlagen. Im hier relevanten Tageszeitraum sind Lärmbelastungen von bis zu 75dB(A) zu erwarten.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sowie die nötige Ruhe in Unterrichtsräumen und Übernachtungsräumen von Beherbergungsbetrieben können trotz der hohen Lärmbelastung gewährleistet werden, da eine ausreichende Ruhe im Inneren der Gebäude durch die Festsetzung baulicher Lärmschutzmaßnahmen (erforderliche Schalldämm-Maße von Außenbauteilen) gesichert werden kann. Der zusätzliche Schutzaspekt der nächtlichen Dauerbelüftung ist für Gewerbegebiete mit Ausnahme einzelner Wohnungen für einen beschränkten Personenkreis, nur für Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben relevant. Für diese wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.4 die Ausstattung mit Lüftungseinrichtungen gefordert. Eine etwaige Wohnnutzung, die nur im Ausnahmetatbestand für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen u.ä. zugelassen werden kann, muss an entsprechende Lärmschutzauflagen geknüpft werden.

Auch bei der etwaigen Zulassung von Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sind die Schallschutzaspekte im Rahmen der Einzelfallprüfung zu beachten und Genehmigungen an entsprechende Auflagen zum Schutz der angestrebten Nutzung zu knüpfen.

(b) Eingeschränkte Zulässigkeit unverträglicher Nutzungen

Eingeschränkte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben

Einzelhandelsbetriebe sind in Gewerbegebieten allgemein zulässig, allerdings in den die Zulässigkeit beschränkenden Grenzen, die § 11 Abs. 3 der Baunutzungsverordnung setzt, d.h. Einkaufszentren oder großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Zentrenstruktur oder die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können, sind unzulässig. Die Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben unterliegt somit einer Einzelfallprüfung hinsichtlich der möglichen Auswirkungen.

Im Hinblick auf eine zentrenverträgliche Steuerung des Einzelhandels unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung, der Entwickelbarkeit des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan sowie der Ziele des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und des bezirklichen Zentrenkonzeptes wird die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben durch den Bebauungsplan auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO weiter eingeschränkt:

Im nördlichen Teil des Gewerbegebiets mit der Bezeichnung GE 1 können Einzelhandelsbetriebe gemäß textlicher Festsetzung Nr. 1.2 nur ausnahmsweise zugelassen werden. Einzelhandelsbetriebe mit den aufgeführten zentrenrelevanten Warensortimenten als Kernsortiment, werden mit Ausnahme einer kleinen Teilfläche nahe der Perleberger Straße vollständig ausgeschlossen.

Die Sortimentsbeschränkung stützt sich auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte, das für den Bereich Heidestraße nur die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zur verbrauchernahen Versorgung der in Zukunft hier wohnenden und arbeitenden Menschen vorsieht. Dieser Zielsetzung wird mit dem festgesetzten Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ Rechnung getragen. Weiterhin führt das bezirkliche Konzept aus, dass außerhalb von Zentren oder Fachmarktagglomerationen (größere) Einzelhandelsbetriebe nur bei Beschränkung auf nicht zentrenrelevante Sortimente zulässig sein sollen.

Auch das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Einzelhandelsgutachten hält die vorliegende Sortimentsbeschränkung für erforderlich, um umliegende zentrale Versorgungsbereiche, vor allem das Stadtteilzentrum Turmstraße, das Hauptzentrum Müllerstraße und das Nahversorgungszentrum Chausseestraße, vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Grundlage für die Sortimentsdefinitionen ist die Anlage I der Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) vom 11. Juli 2014. Die dort aufgeführten zentrenrelevanten Sortimente begründen sich analytisch aus den die städtischen Zentren Berlins prägenden und wünschenswerten Angebotsstrukturen. Die Sortimentsliste ist Grundlage der künftigen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und dient dazu, die festgelegten zentralen Versorgungsbereichen zu stärken und vor Schädigung durch Ansiedlungen außerhalb zu schützen.

Der Ausschluss zentrenrelevanter Warensortimente erfolgt nur für das jeweilige Kernsortiment eines Einzelhandelsbetriebes. Das Angebot zentrenrelevanter Waren als Randsortiment ist häufig betrieblich sinnvoll und notwendig und hat keine negativen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur und die wohnungsnahe Versorgung der Bevölkerung, solange der Umfang des Randsortiments gering bleibt. Die nur ausnahmsweise zulässigen Einzelhandelsbetriebe im Gewerbegebietsteil GE 1 sollen deshalb nur dann genehmigt werden, wenn zentrenrelevante Randsortimente auf maximal 10 % der jeweils vorhabenbezogenen Verkaufsfläche (gem. Anhang III Ziffer 6 Abs. 3 der AV Einzelhandel 2014) begrenzt sind.

Analog der Festsetzung im Mischgebiet wird die mögliche Einzelhandelsnutzung auf das erste Vollgeschoss beschränkt; eine räumliche Beschränkung wird dagegen nicht vorgenommen, um in diesem gewerblich geprägten Bereich auch einen größeren Einzelhandelsbetrieb mit nicht zentrenrelevanten Warensortimenten nach Einzelfallprüfung seiner städtebaulichen Auswirkungen nicht auszuschließen.

An der Perleberger Straße, im Vorfeld des dort geplanten Zugangsbereichs zum geplanten S-Bahnhof können in einer 6 m tiefen Zone hinter der festgesetzten Baugrenze Einzelhandelsbetriebe mit bestimmten zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung im ersten Vollgeschoss ausnahmsweise zugelassen werden, um dort bahnhofsbezogene kleinere Ladengeschäfte zu ermöglichen und eine Versorgung für den Reisebedarf (z.B. Zeitungen/Zeitschriften, Getränke und Backwaren) anbieten zu können. Maximal lassen sich nach dieser Festsetzung dort etwa 130 m^2 Verkaufsfläche realisieren.

In den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 westlich der Planstraße 1.2 wird die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit Ausnahme einer kleinen Teilfläche nördlich der geplanten öffentlichen Durchwegung (im Plan gekennzeichnet durch die Fläche G 1) ausgeschlossen. Damit wird neben den Zielen der Einzelhandelsentwicklung auch der Lage abseits der Hauptverkehrsstraßen und möglichen Erschließungsproblemen Rechnung getragen. Entlang des südlichen Zugangsbereichs zum geplanten S-Bahnhof Perleberger Straße können wiederum in einer Tiefe von 6 m Einzelhandelsbetriebe mit bestimmten zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung (bahnhofsbezogene kleinere Ladengeschäfte) im ersten Vollgeschoss ausnahmsweise zugelassen werden. Diese Ausnahmeregelung ermöglicht knapp 200 m^2 Verkaufsfläche.

Die genannten Beschränkungen der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben, vor allem aber der weitgehende Ausschluss von zentrenrelevanten Warensortimenten im Gewerbegebiet, sind erforderlich, um zu gewährleisten, dass durch die Entwicklung des Plangebiets keine negativen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur und die wohnungsnahe Versorgung der Bevölkerung entstehen können und die Einzelhandelsentwicklung im neuen Stadtquartier mit den städtebaulichen Zielen des Landes Berlin vereinbar bleibt. Die räumlich begrenzte Zulassungsfähigkeit kleiner Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung im Bereich der künftigen Bahnhofszugänge zum S-Bahnhof Perleberger Brücke steht diesen Zielsetzungen nicht entgegen und trägt einer bahnhofstypischen Infrastrukturausstattung Rechnung, die neben dem Fahrkartenverkauf i.d.R. auch Angebote zum Kauf von Backwaren/Snacks, Obst/Gemüse, Zeitungen/Zeitschriften und Schnittblumen umfasst.

Zulässigkeit von Tankstellen und Vergnügungsstätten

Die Zulässigkeit von Tankstellen wird im Gewerbegebiet gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO eingeschränkt, weil Tankstellen nicht mit der angestrebten Gebietsqualität vereinbar sind. Ihre Ansiedlung bedarf deshalb einer Einzelfallprüfung, die neben nutzungsstrukturellen und stadtgestalterischen Aspekten auch verkehrliche Belange (z.B. Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Heidestraße, zusätzliche Verkehrserzeugung) berücksichtigen muss.

Vergnügungsstätten können in Gewerbegebieten nach Maßgabe der Baunutzungsverordnung ausnahmsweise zugelassen werden, wobei § 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO Vergnügungsstätten aller Arten und Größen, also unter bestimmten Voraussetzungen auch so genannte kerngebietstypische Vergnügungsstätten von zentraler Bedeutung, d.h. mit größerem Einzugsbereich, erfasst. Im Rahmen der Einzelfallprüfung können die möglichen Auswirkungen auch größerer Einrichtungen (z.B. ihre Wohngebietsverträglichkeit und verkehrliche Belange) jedoch ausreichend geprüft und eine Genehmigung unverträglicher Standorte verhindert werden, so dass weitergehende Regelungen diesbezüglich im Bebauungsplan entbehrlich sind.

Stadtgestalterisch und nutzungsstrukturell in der Umgebung von Wohnnutzungen generell problematische Spielhallen, Sex-Shows und sonstige vergleichbare Einrichtungen werden mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.6 auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 6 BauNVO auch im Gewerbegebiet ausgeschlossen, weil sich vor allem die Gewerbegebietseile GE 2.1 und GE 2.2 in direkter Nachbarschaft zu potenziellen Wohngebäuden östlich der Planstraße 1 befinden und die Bewohner vor zusätzlichen Belästigungen geschützt werden sollen. Vergnügungsstätten in denen die gewerbliche Freizeitunterhaltung im Vordergrund steht, wie Nachtlokale jeglicher Art, Diskotheken oder Spielhallen sind in der Regel von Unruhe vor allem in den Abend- und Nachtstunden geprägt und sind daher als Störfaktoren für die zulässige Wohnnutzung in den angrenzenden Mischgebieten zu betrachten. Sowohl die Nutzung selbst als auch die stadtgestalterischen Begleiterscheinungen (i. d. R. auffällige Werbung mit Lichtreklamen, Erdgeschosszonen mit Werbeflächen statt Fenstern) sind mit dem geplanten Nutzungsgefüge nicht vereinbar. Hinzu kommt, dass entsprechende Nutzungen in besonderem Maße zu einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs, insbesondere in den Abendstunden, führen können; das insbesondere ist angesichts der hohen Lärmbelastung im Gebiet insgesamt zu vermeiden. Durch die erfahrungsgemäß hohen Renditen solcher Einrichtungen können außerdem Verdrängungseffekte zu Lasten anderer, städtebaulich erwünschter Nutzungen entstehen und die angestrebte Gebietsentwicklung in Frage gestellt werden.

Die allgemeine Zweckbestimmung des Gewerbegebietes bleibt auch bei einer eingeschränkten Zulässigkeit von Vergnügungsstätten und Tankstellen gewahrt, da beide Arten von Nutzungen grundsätzlich zulassungsfähig bleiben.

III.3.1.3 Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“

Im mittleren Teil des Plangebiets wird eine etwa 9.500 m² große Baufläche nördlich der Planstraße 3 als sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 und 3 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ festgesetzt. Dieser Festsetzungszweck lässt sich keinem anderen in den §§ 2 bis 10 BauNVO genannten Baugebieten zuordnen.

Aufgrund seiner zentralen Lage im Plangebiet in guter Zuordnung zu den geplanten Wohn- und Mischgebieten und Arbeitsstätten sowie im Schnittpunkt der Gebietsachse Heidestraße mit der Querverbindung über die in den angrenzenden Bebauungsplanentwürfen 1-88 C bzw. 1-62b vorgesehenen Brücken in Richtung Moabit und Chausseestraße eignet sich dieser Standort in besonderem Maße als Standort für die wohnungs- und arbeitsplatzbezogene Nahversorgung. Da sich die Einzelhandelsnutzung auf die Nahversorgungsfunktion und die Erdgeschosszone beschränken soll, während in den darüber liegenden Geschossen wie in den benachbarten Mischgebieten sowohl Wohnungen, als auch das Wohnen nicht wesentlich störende gewerbliche Nutzungen ermöglicht werden sollen, erhält das Sondergebiet die Zweckbestimmung „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“.

Die textliche Festsetzung Nr. 1.7 bestimmt entsprechend die Zweckbestimmung des Sondergebiets und legt die dort zulässigen Nutzungen nach Art und Umfang fest. Das Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ dient der Unterbringung von - auch großflächigen - Einzelhandelsbetrieben der Nahversorgung sowie von Wohnungen und Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Einzelhandelsbetriebe werden darin auf das erste Vollgeschoss beschränkt und die betriebsbezogene Verkaufsfläche einzelner Betriebe auf höchstens 2.500 m^2 begrenzt. Der Begriff der Verkaufsfläche ist in der BauNVO nicht bestimmt; hier wird diesbezüglich auf die Definition in den Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) vom 11. Juli 2014 verwiesen.

Insgesamt ermöglicht die in der Planzeichnung festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche von rund 6.420 m² die Realisierung von Einzelhandelsbetrieben mit zusammen rund 4.300 m² Verkaufsfläche. Der Verkaufsflächenschätzung liegt eine für Einzelhandel zur Verfügung stehende Geschossfläche von 5.700 m² zugrunde, die sich aus der überbaubaren Grundstücksfläche abzüglich eines Anteils von 14% für Hauseingänge/Treppenhäuser der in den Obergeschossen befindlichen Nutzungen der Blockrandbebauung und einem Verhältnis von Grundfläche zu Verkaufsfläche von 4:3 für die Einzelhandelsbetriebe ergibt. Die Annahmen zur Verkaufsflächenschätzung stützen sich auf die Aussagen eines Einzelhandelsgutachtens für den Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße (Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin und Einschätzung zu den städtebaulichen Auswirkungen mit Empfehlungen zu den Festsetzungen im Bebauungsplan 1-62, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig Februar 2012).

In den Einzelhandelsbetrieben darf die Verkaufsfläche für die in der Festsetzung definierten Waren des täglichen Bedarfs 80 % der Gesamtverkaufsfläche des jeweiligen Betriebs nicht unterschreiten. Damit werden nach den heute üblichen Flächenstandards ein größerer Einzelhandelsbetrieb der Nahversorgung (bis 2.500 m² Verkaufsfläche) oder zwei Anbieter mittlerer Größe zusammen mit einer Reihe ergänzender kleinerer Ladengeschäfte ermöglicht. Aber auch die Inanspruchnahme der gesamten für Einzelhandel zur Verfügung stehenden Geschossfläche durch zwei großflächige Einzelhandelsbetriebe (z.B. ein Lebensmittel-Vollversorger und ein Drogeriemarkt, Discounter oder Bio-Supermarkt) wäre mit den Planungszielen einer leistungsfähigen Grundversorgung im Neuordnungsbereich und der Vermeidung negativer Auswirkungen auf die bestehende Zentren- und Einzelhandelsstruktur vereinbar.

Ein bis zu 20 % betragender Anteil von Waren, die nicht dem täglichen Bedarf zuzurechnen sind, entspricht zeitgemäßen Vertriebsformen des Einzelhandels und dient ebenfalls der Gebietsversorgung. Ein höherer Anteil dieser Sortimente würde hingegen nicht der geplanten Ausrichtung des Standortes auf die Nahversorgung und seiner vorgesehenen Funktion für die umliegend geplanten Quartiere entsprechen.

Weiterhin werden im ersten Vollgeschoss des Sondergebiets Schank- und Speisewirtschaften, Dienstleistungsbetriebe (z.B. Reinigung, Bankfiliale, Versicherungsagentur) und nicht störende Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zugelassen. Zur Wahrung der Zweckbestimmung des Sondergebiets als Nahversorgungszentrum sollen diese Nutzungen dort nur untergeordnete Flächenanteile einnehmen, durch ihre Zulässigkeit sollen jedoch typische die Nahversorgungsfunktion ergänzende Funktionen (Gastronomie, Ladendienstleistungen) sowie Zugangs- und Empfangsbereiche für in den oberen Geschossen angesiedelte Nutzungen ermöglicht werden.

Mit der Sondergebietsfestsetzung folgt der Bebauungsplan den Empfehlungen eines Einzelhandelsgutachtens („Strategische Beratung zur Einzelhandelsentwicklung im Gebiet „Europacity“ am Standort Berlin“, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig Januar 2011) zur Sicherung einer leistungsfähigen Grundversorgung im Neuordnungsbereich, die auf die besonderen örtlichen Rahmenbedingungen abgestimmt ist (Entwicklung eines urbanen, auch touristisch attraktiven Innenstadtquartiers mit einer großen Zahl von Arbeitsplätzen und hochwertigen Wohnungen in relativ isolierter Lage mit nur wenigen vorhandenen Nahversorgungsangeboten im fußläufig erreichbaren Umkreis). Durch die Konzentration auf Waren des täglichen Bedarfs und die begrenzte betriebsbezogene Verkaufsfläche werden nach den Ergebnissen eines ergänzenden Gutachtens („Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin und Einschätzung zu den städtebaulichen Auswirkungen mit Empfehlungen zu den Festsetzungen im Bebauungsplan 1-62“, BBE Handelsberatung GmbH, Leipzig Februar 2012) negative Auswirkungen auf die bestehende Zentren- und Ein-

zelhandelsstruktur und die wohnungsnahe Versorgung der Bevölkerung in den Nachbarquartieren vermieden.

Die Funktionszuweisung als Nahversorgungszentrum stimmt mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept überein. Die im Rahmen der überbaubaren Grundstücksfläche ermöglichte Verkaufsfläche von maximal 4.300 m² entspricht der Größenordnung eines Nahversorgungszentrums gemäß StEP Zentren 3. Auch bei der allenfalls langfristig zu erwartenden Realisierung sämtlicher im Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße möglichen Einzelhandelsnutzungen ist nicht von einer Entwicklung zu einem Ortsteilzentrum im Sinne dieses Stadtentwicklungsplans auszugehen. Aufgrund der Konkurrenz durch umliegende etablierte Zentren und Sonderstandorte (einschließlich Hauptbahnhof) und des begrenzten und aufgrund von stadträumlichen Barrieren kaum erweiterbaren Einzugsbereichs ist außerhalb des Sondergebiets eher mit einer losen straßenbegleitenden Abfolge von den Besonderheiten des Standorts (geringe Mantelbevölkerung, viele Arbeitsplätze, stadttouristische Bedeutung, Nähe zum Hauptbahnhof und zum Museum für Gegenwart, Hauptverkehrsstraße) entsprechenden kleineren Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben zu rechnen, die nach Art und Zusammensetzung ihres Angebots nicht die Qualität eines Ortsteilzentrums erreichen dürfte.

Über die Funktion als Nahversorgungszentrum hinaus soll auch im Sondergebiet das im beschlossenen Masterplan festgelegte Ziel einer Mischung von Wohnen und Gewerbe mit einem etwa gleichrangigen Wohnanteil umgesetzt werden. Oberhalb des Erdgeschosses werden daher weitere Nutzungen zugelassen, die sich am Nutzungsspektrum der umliegenden Mischgebiete orientieren. Dazu gehören neben Wohnungen auch das Wohnen nicht wesentlich störende Geschäfts- und Büronutzungen, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Anlagen für Verwaltungen, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Um einen angemessenen Wohnanteil auch in diesem Teilgebiet zu sichern, wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.7 bestimmt, dass oberhalb des ersten Vollgeschosses mindestens 9.500 m² der (sich aus der Baukörperausweisung rechnerisch ergebenden) zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden sind.

Um einerseits eine angemessene Versorgung des Neuordnungsbereichs Heidestraße zu ermöglichen, andererseits jedoch eine Beeinträchtigung der umliegenden städtischen Zentren, insbesondere der Zentren Müllerstraße in Wedding und Turmstraße in Moabit, sowie der wohnungsnahen Versorgung in den Nachbargebieten zu vermeiden, müssen der Umfang der zulässigen Verkaufsflächen und die Art der zulässigen Sortimente im Bebauungsplan geregelt werden. Insbesondere ist die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung, die Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan sowie die Berücksichtigung des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 und des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Berlin-Mitte als sonstige beschlossene städtebauliche Planungen sicherzustellen. Die genannten städtebaulichen Ziele können aus den im Folgenden dargelegten Gründen nur durch eine Festsetzung als sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO erreicht werden:

Bei einer Festsetzung als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO wäre weder die Zulassung auch großflächiger Einzelhandelsbetriebe der Nahversorgung möglich, die jedoch für eine wohnungsnahe Versorgung nach zeitgemäßen Maßstäben unabdingbar ist, noch könnte die Nahversorgungsfunktion durch Begrenzung von Sortimenten des aperiodischen Bedarfs gezielt gesichert werden.

Auch eine Festsetzung als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO wäre nicht sachgerecht, da mit einer den städtebaulichen Zielen entsprechenden Begrenzung des Umfangs der zulässigen Verkaufsflächen und der Art der zulässigen Sortimente sowie einem zusätzlichen Ausschluss von mit der Nahversorgungs- und Wohnfunktion unverträglichen sonstigen Nutzungen das typische Nutzungsspektrum eines Kerngebiets ausgehöhlt und die Zweckbestimmung im Sinne der BauNVO nicht mehr gewahrt wäre. Andererseits wäre eine diesbezüglich uneinge-

schränkte Festsetzung als Kerngebiet nicht geeignet, die handelsstrukturellen Zielsetzungen des Landes Berlin und den Grundsatz der wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung umzusetzen.

Aus diesen Gründen kommt nach den hier verfolgten städtebaulichen Zielen weder eine Festsetzung als Mischgebiet noch eine Festsetzung als Kerngebiet in Frage. Vielmehr unterscheidet sich das festgesetzte Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ wesentlich von den Baugebietstypen gemäß §§ 2 bis 9 BauNVO und deren jeweiliger allgemeiner Zweckbestimmung. Auch wenn deren Nutzungsspektrum unter Wahrung der jeweiligen Eigenart des Gebietstyps nach den Vorschriften von § 1 Abs. 4 bis 9 BauNVO modifiziert würde, ließe sich das hier umzusetzende Nutzungskonzept planungsrechtlich nicht sichern.

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

Auch im Sondergebiet besteht eine erhebliche Belastung durch den Straßenverkehrslärm der Heidestraße und durch den Schienenverkehrslärm der angrenzenden Bahnanlagen. Die analog anzusetzenden Orientierungswerte der DIN 18005-1 für Mischgebiete werden an allen Außenwänden der künftigen Gebäude überschritten, die nicht zum Blockinnenbereich ausgerichtet sind.

Entlang der Heidestraße werden im Jahr 2025 Lärmbelastungen von bis zu 74 dB(A) am Tag und 68 dB(A) nachts prognostiziert. Die zur Heidestraße hin seitlich ausgerichteten Fassaden sowie die Außenwände entlang der Planstraße 1.3 sind mit Werten von bis zu 69 dB(A) im Tagzeitraum und 66 dB(A) im Nachtzeitraum zwar etwas geringeren Lärmbelastungen ausgesetzt, aber auch hier werden die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte überschritten.

Die allgemeine Zulässigkeit - und über die Festsetzung Nr. 1.7 in den Obergeschossen auch eingeforderte - Wohnnutzung ist trotz der hohen Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr vertretbar, da eine ausreichende Wohnruhe in den Aufenthaltsräumen durch die im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Lärmschutzmaßnahmen an den Fassaden und ergänzende Vorgaben zu lärmschutzorientierten Grundrissausrichtungen, zu weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen und zur Anordnung von Außenwohnbereichen gewährleistet wird. Eine ausführliche Darstellung dieser Lärmschutzfestsetzungen erfolgt im Abschnitt III.3.7.1 dieser Begründung.

Neben den von außerhalb auf das Baugebiet einwirkenden Lärmemissionen sind bei der Beurteilung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch die möglichen Beeinträchtigungen durch die Zulässigkeit großflächiger Einzelhandelsbetriebe in die Abwägung einzustellen.

Um das Konfliktpotenzial des Einzelhandels auf die Wohnnutzungen zu minimieren, erfolgen neben der durch den Bebauungsplan eingeforderten Begrenzung auf (wohngebietsverträgliche) Betriebe der Nahversorgung, ergänzende Regelungen im städtebaulichen Vertrag. Eingefordert werden im städtebaulichen Vertrag die Beschränkung von Anlieferungsvorgängen auf den Tagzeitraum (6.00 – 22.00 Uhr), eine Anlieferung großflächiger Einzelhandelsbetriebe ausschließlich von der Planstraße 1.3, die Einhausung des Anlieferungsbereichs großflächiger Einzelhandelsbetriebe und ein Ausschluss einzelhandelsspezifischer Nebenanlagen (z.B. Unterstand für Einkaufswagen, Lager für Verpackungsmaterial) im Blockinnenbereich und auf der dreieckigen nicht überbaubaren Grundstücksfläche im Norden des Sondergebietes. Weiterhin wird im Bebauungsplan die ausschließliche Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen bestimmt und die räumliche Lage der Tiefgaragenzufahrt auf die Planstraße 1.3 beschränkt, wo aufgrund der fehlenden angrenzenden Bebauung das geringste Störpotenzial besteht.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Sondergebiet können auch im Hinblick auf die notwendigen Kinderspiel- und Aufenthaltsbereiche der Freiflächen im Grundsatz gewährleistet werden. Für die eingeforderten rund 90 Wohnungen (9.500 m²

Geschossfläche) stehen im Blockinnenbereich knapp 1.200 m² nicht überbaubare Grundstücksflächen vor allem für die Anlage von Kinderspielflächen zur Verfügung. Ergänzend können Teile der insgesamt 1.650 m² umfassenden Dachflächen eingeschossiger Gebäudeteile zur Anordnung von Terrassen herangezogen werden. Im Norden des Baugebietes sind weitere Freiflächen mit jedoch nur eingeschränkter Aufenthaltsqualität (hohe Lärmbelastung) vorhanden.

III.3.1.4 Aufschiebend und auflösend bedingte Festsetzungen zur Art der Nutzung

(a) Bahnflächen und Bahnanlagen

An der westlichen Grenze des Plangebiets entlang der Bahnanlagen (Flurstücke 306 und 257) liegen Flächen, die bis zur Fertigstellung der S-Bahnlinie S 21 als Baustelleneinrichtungsflächen benötigt werden und als solche planfestgestellt sind (s. I.3.9.3). Die im Bebauungsplan festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen können dort erst dann realisiert werden, wenn die Bahnanlagen fertig gestellt und die Flächen als Baustelleneinrichtungsfläche nicht mehr erforderlich sind. Der betreffende Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 soll nach gegenwärtigem Planungsstand im Jahr 2020 fertig gestellt sein.

Der Bebauungsplan setzt deshalb gemäß § 9 Abs. 2 BauGB fest, dass auf den in der Planzeichnung nachrichtlich übernommenen Flächen „planfestgestellte temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn“ die festgesetzte bauliche oder sonstige Nutzung bis zur Aufhebung der planfestgestellten Zwecke unzulässig ist (textliche Festsetzung Nr. 9.1). Die im Bebauungsplan festgesetzte Folgenutzung entspricht den aus dem Flächennutzungsplan entwickelten langfristigen städtebaulichen Zielen der Planung.

Den Grundstückseigentümern der von der aufschiebend bedingten Festsetzung betroffenen Flächen ist bekannt, dass eine den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechende bauliche oder sonstige Nutzung erst mit entsprechender Verzögerung realisierbar sein wird. Es handelt sich dabei ausschließlich um die beiden Haupteigentümer, die die Gebietsentwicklung gemeinsam mit dem Land Berlin betreiben und ohnehin eine stufenweise Realisierung ihrer Bauvorhaben anstreben.

(b) Festsetzung einer auflösenden Bedingung für Bauvorhaben in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3

Im Mischgebiet setzt die Zulässigkeit von Wohnnutzungen, Unterrichtsräumen und Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben vor Errichtung einer lärmabschirmenden Randbebauung entlang der Bahnanlagen, abschnittsweise ergänzende Vorkehrungen zum Schallschutz voraus, um gesunde Wohnverhältnisse bzw. angemessene Lern- und Übernachtungsbedingungen zu gewährleisten.

Im Bebauungsplan wird daher gemäß § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt, dass die benannten Nutzungen in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 bis zur Fertigstellung der abschirmenden Randbebauung entlang der Bahnanlagen im Gewerbegebiet GE 2.2 und zwischen den Punkten A und B im Gewerbegebietsteil GE 2.1 ohne ergänzende Schallschutzmaßnahmen in Bezug auf die Bauschalldämmung und die Anordnung und Ausbildung von Außenwohnbereichen unzulässig sind.
Die Festsetzung stützt sich auf die Ergebnisse entsprechender Untersuchungen des Schallschutzgutachtens. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Lärmbelastungen und daraus resultierenden Schallschutzanforderungen bei verschiedenen Ausbauzuständen im Plangebiet erfolgt im Abschnitt III.3.7.1 der Begründung.

Im Mischgebietsteil MI 1 sind entsprechende auflösend bedingte Festsetzungen aufgrund der dort eingeschränkten Abschirmwirkung der Gewerbebauung gegenüber der hier teilweise

in Hochlage verlaufenden Bahngleise und der bewusst noch offen gehaltenen Gebäudeanordnung hingegen nicht sinnvoll. Den Schallschutzfestsetzungen liegt deshalb hier der „Worst-case“ (d.h. eine fehlende bauliche Abschirmung) zugrunde.

Eine Wohnnutzung in den Mischgebieten grundsätzliche erst nach Errichtung des lärmabschirmenden „Gebäuderiegels“ im Gewerbegebiet zuzulassen, wurde im Rahmen der Abwägung verworfen, weil damit allein kein ausreichender Schallschutz in den Mischgebieten und im Sondergebiet gewährleistet werden kann und Teilflächen entlang der Bahnanlagen vorläufig noch der (temporären) Planfeststellung unterliegen.

III.3.1.5 Festsetzung von Flächen für die soziale Wohnraumförderung

In Anwendung von § 9 Absatz 1 Nr. 7 BauGB werden im Bebauungsplan Festsetzungen zur sozialen Wohnraumförderung getroffen. Die textliche Festsetzung Nr. 1.8 reflektiert auf der Ebene des Bebauungsplans die Erfordernisse des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung als Leitlinie für den Abschluss städtebaulicher Verträge in Berlin. Danach soll bei der Entwicklung neuer Wohngebiete – auch als Teil von Misch- oder Kerngebieten – der verbindliche Anteil der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen, bezogen auf die Gesamtzahl der zu errichtenden Wohnungen grundsätzlich 25% betragen (vgl. Kap. I.3.5.7)).

Die Notwendigkeit der Festsetzung folgt aus § 1 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 2, wonach bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen und die Anforderungen kostensparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung und damit insbesondere die verstärkten Nachfrage nach Wohnraum zu berücksichtigen sind. Damit soll sichergestellt werden, dass die für Berlin typische sozial gemischte Bevölkerungsstruktur auch in dem neu zu entwickelnden Stadtteil entsteht.

Sie folgt außerdem dem in § 1 Absatz 5 BauGB verankerten Grundsatz, dass Bebauungspläne eine sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten sollen und tragen dem allgemeinen Bedürfnis Rechnung, das Wohnraumangebot zu vergrößern, die durchschnittlichen Mietpreise zu senken und eine (bessere) soziale Durchmischung der Bevölkerung zu erreichen.

Der Bebauungsplan legt mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.8 die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans fest auf denen nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten. Durch die Bestimmung der Fläche im Mischgebiet 4.1 ergibt sich, dass der im „Berliner Modell zur kooperativen Baulandentwicklung“ verankerte Anteil von 25% geförderte Wohnungen – hier für den Investor der Baugebiete MI 1, 2, 3, 4.1 und dem SO – nicht unterschritten wird.

Eine tatsächliche Inanspruchnahme von Fördermitteln und eine daraus resultierende Mietpreisbindung kann durch den Bebauungsplan nicht festgeschrieben werden. Ergänzende Regelungen im städtebaulichen Vertrag (siehe III.3.12) verpflichten den Haupteigentümer der Flächen im Plangebiet jedoch insgesamt mindestens 215 Mietwohnungen herzustellen (dies entspricht in etwa einem Viertel der neu entstehenden Wohnungen auf seinen Flächen) und für diese Mietwohnungen Wohnraumförderung Berlins in Anspruch zu nehmen.

Die vertraglich mit dem Haupteigentümer abgesicherte Verpflichtung, mindestens 215 förderfähige Wohnungen zu errichten, wird im Bebauungsplan räumlich konkretisiert. Die textliche Festsetzung Nr. 1.8 legt fest, dass diese Wohnungen auf den rückwärtigen, straßenabgewandten Bauflächen im Mischgebietsteil MI 4.1 untergebracht werden. Die ausgewählten Bauflächen sind ausreichend groß, um den flächenmäßigen Anforderungen zu genügen und sind auch aufgrund ihrer Lage (z.B. angrenzende Grünflächen mit Kinderspielplatz) gut für eine Wohnnutzung geeignet.

Die Flächenverortung unterstützt zudem eine kurzfristige Realisierbarkeit der dringend benötigten geförderten Mietwohnungen, weil das Plangebiet voraussichtlich schrittweise von Süden her entwickelt wird. Die aus dem städtebaulichen Vertrag erwachsende Verpflichtung, die geförderten Mietwohnungen innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplans oder nach einer Genehmigung auf Grundlage des § 33 BauGB bezugsfertig herzustellen, kann insofern leichter umgesetzt werden.
Ergänzend wurde bereits eine Programmvormerkung für geförderten Wohnungsbau vorgenommen.

Ausnahmsweise können Wohngebäude im MI 4.1 ohne förderfähige Wohnungen zugelassen werden, wenn die nach Satz 1 der textlichen Festsetzung erforderlichen Wohnungen in einem anderen Gebäude in den Mischgebietsteilen MI 1 – MI 3 sowie im Sondergebiet erbracht werden. Diese Ausnahmeregelung eröffnet die Möglichkeit, neben der räumlich gebündelten Errichtung der förderfähigen Wohnungen auch zusätzliche Standorte im Plangebiet mit einzubeziehen und die mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen räumlich breiter zu streuen. Die Ausnahmeregelung gewährleistet dabei einerseits eine flexiblere Handhabung durch den Projektträger im Vollzug, bietet aber auch für die Verwaltung ausreichende Einflussnahme- und Steuerungsmöglichkeiten im Rahmen der Einzelfallprüfung.

Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB werden auch im Mischgebietsteil MI 4.2 für Grundstücke mit Neubau- und Umnutzungspotenzialen getroffen. Das betrifft besonders die unbebauten Grundstücke Döberitzer Straße 2-3 (Flurstücke 61 und 257).
Auf dem derzeit gewerblich genutzten Grundstück Heidestraße 46 – 52 sind vor allem im rückwärtigen Grundstücksteil auf neu erworbenen Flächen (Flurstück 305) Neubaupotenziale für den Wohnungsbau vorhanden. Der Grundstückseigentümer hat das an sein ursprüngliches Grundstück angrenzende Flurstück 305 im Jahr 2011 von der Deutschen Bahn AG zugekauft; es ist bisher unbebaut. Um den gesamten Blockinnenbereich im MI 4.1/MI 4.2 vor Lärmimmissionen der angrenzenden Bahnanlagen zu schützen, ist auch auf dem Flurstück 305 die Errichtung einer durchgehenden mindestens 19 m hohen Blockrandbebauung – unter Einbeziehung eines bestehenden fünfgeschossigen Altbaus – erforderlich. Durch die angrenzende Parkanlage mit Kinderspielplatz ist der neue Gebäuderiegel gut für eine Wohnnutzung geeignet.

Die benannten Wohnungsbaupotenziale rechtfertigen Regelungen zu einem verbindlichen Anteil an Wohnungen, die die gebäudemäßigen Voraussetzungen erfüllen, um mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden zu können. Die Festsetzungen erfolgen aufgrund des städtebaulichen Erfordernisses, den dringenden Wohnraumbedarf sozial schwacher Bevölkerungsgruppen und deren Wohnbedürfnisse zu berücksichtigen. Die übrigen Grundstücke entlang der Heidestraße werden aufgrund ihrer Kleinteiligkeit und der bereits bestehenden Wohnnutzung von der Verpflichtung zur Errichtung förderfähiger Wohnungen ausgenommen..

Die textliche Festsetzung Nr. 1.8 fordert auf den durch Knotenlinien abgegrenzten Grundstücksteilen im MI 4.2 jeweils die Errichtung von Wohngebäuden mit einem förderfähigen Wohnungsanteil von mindestens 25%. Die Verortung der Flächen orientiert sich an der Lagegunst für den Wohnungsbau auf den jeweils straßenabgewandten rückwärtigen Grundstücksflächen und berücksichtigt den gewerblich genutzten Gebäudebestand auf dem Grundstück Heidestraße 46 - 52. Bei den im betroffenen Grundstücksteil vorhandenen gewerblich-kulturellen Nutzungen (Galerien, Büros und Dienstleistungsbetriebe) handelt es sich um wohngebietsverträgliche Nutzungen, deren geringes Störpotenzial einer ergänzenden Wohnnutzung nicht entgegensteht. Die Errichtung von Wohngebäuden auf den zugekauften rückwärtigen Grundstücksflächen unterstützt auch die im Sinne der Zweckbestimmung in einem Mischgebiet charakteristische und notwendige Nutzungsmischung.

Für den Begriff des Wohngebäudes ist es nicht erforderlich, dass sich in ihm ausschließlich Wohnungen befinden. Unter Wohngebäuden sind solche Gebäude zu verstehen, die ganz oder teilweise Wohnzwecken dienen. Insoweit kann es sich auch um gemischt genutzte Gebäude handeln, vorausgesetzt, die Wohnnutzung ist im Verhältnis zu den anderen Nutzungen nicht nur von untergeordneter Bedeutung.

III.3.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt für das Plangebiet aus dem Masterplan und dem überarbeiteten städtebaulichen Konzept abgeleitete Dichtemaße fest. Das zulässige Maß der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 16 BauNVO wird in den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4.1 durch die Festsetzung einer höchstzulässigen Grundfläche (GR) gemäß § 19 BauNVO und einer höchstzulässigen Geschossfläche (GF) gemäß § 20 BauNVO sowie der mindest- und höchstzulässigen Anzahl der Vollgeschosse und der mindestens bzw. maximal zulässigen Höhe der Oberkanten baulicher Anlagen bestimmt.

Im Mischgebietsteil MI 4.2 und im Gewerbegebietsteil GE 1 wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung durch flächenbezogene Verhältniszahlen, d.h. durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) und einer Geschossflächenzahl (GFZ), ebenfalls in Verbindung mit der Festsetzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. der maximal zulässigen Höhe der Oberkanten baulicher Anlagen, bestimmt.

Im Sondergebiet und in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 erfolgt eine Baukörperausweisung, d.h. die überbaubare Grundfläche wird hier ausschließlich zeichnerisch durch Baulinien und Baugrenzen bestimmt. Die zulässige Grundfläche ergibt sich dabei aus der zeichnerisch festgesetzten, durch Baugrenzen umfassten, überbaubaren Grundstücksfläche (textliche Festsetzung Nr. 2.2).

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

III.3.2.1 Festsetzung der zulässigen Grundfläche und Geschossfläche

Für die Mischgebiete MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4.1 lässt der Bebauungsplan mit den blockweise festgesetzten Grund- und Geschossflächen umgerechnet einheitlich eine GRZ von 0,6 sowie – in Abhängigkeit von der jeweiligen Blockgeometrie – Geschossflächenzahlen zwischen 3,9 und 4,5 zu. Diese Maße ermöglichen entsprechend den Zielen und Darstellungen des städtebaulichen Konzepts eine geschlossene, überwiegend sechs- bis siebengeschossige Blockrandbebauung, die sich an der innenstadtüblichen Bauweise und Nutzungsdichte orientiert und eine räumliche Fassung und Abschirmung der Hauptverkehrsstraße ermöglicht. Die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,6 orientiert sich an der in § 17 BauNVO für Mischgebiete festgelegten Obergrenze, die festgesetzten Geschossflächenzahlen überschreiten diese dagegen erheblich.

III.3.2.2 Festsetzung einer Grund- und Geschossflächenzahl – flächenmäßige Ausweisung

Für das Mischgebiet MI 4.2 wird das Maß der baulichen Nutzung über die Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,6 und eine Geschossflächenzahl von 3,3 bestimmt. Diese Maße ermöglichen auch im bestandsgepägten südlichen Teil des Plangebietes eine geschlossene, überwiegend sechs- bis siebengeschossige Blockrandbebauung und eröffnet zusätzliche Baupotenziale im Blockinnenbereich. Die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,6 entspricht der in § 17 BauNVO für Mischgebiete festgelegten Obergrenze, die festgesetzte Geschossflächenzahl von GFZ 3,3 überschreite diese dagegen erheblich.

Eine höhere Geschossflächenzahl als im § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegeben, ist auch im Gewerbegebiet erforderlich, um gegenüber den Bahnanlagen eine durchgehend schallschützende Bebauung mit städtebaulichen Akzentuierungen durch einzelne höhere Baukörper den Zielen des Masterplans entsprechend realisieren zu können. Im nördlich gelegenen Gewerbegebietsteil GE 1 ermöglichen die festgesetzten Nutzungsmaße mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 4,8 eine differenzierte Bebauungsstruktur mit bis zu 12-, 14- und 23-geschossigen Hochhäusern, u.a. zur Hervorhebung des Gebietseingangs an der Perleberger Straße. In den südlich gelegenen Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 wird die zulässige Grundfläche zeichnerisch mittels Baukörperausweisungen bestimmt und baukörperbezogen die maximal zulässige Geschossfläche festgesetzt (s.u.).

III.3.2.3 Bestimmung des Nutzungsmaßes über Baukörperfestsetzungen

Im Sondergebiet wird das Maß der baulichen Nutzung zeichnerisch durch eine Baukörperfestsetzung bestimmt. Die zulässige Grundfläche ergibt sich somit aus der zeichnerisch festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche. Die durch Baulinien und Baugrenzen definierte maximale Grundfläche stellt zusammen mit der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse und der zulässigen Gebäudehöhe eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO dar und ist Berechnungsgrundlage für § 19 (zulässige Grundfläche) und § 20 BauNVO (zulässige Geschossfläche). Zugleich legt sie die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest. Die textliche Festsetzung Nr. 2.2 stellt dieses ergänzend klar. Durch die enge Baukörperfestsetzung wird eine Grundfläche von 6.420 m² und damit eine GRZ von 0,68 ermöglicht. Die gegenüber den Mischgebieten etwas höhere GRZ berücksichtigt die hier angestrebte ebenerdige Unterbringung von Einzelhandelsbetrieben, hält aber die in § 17 BauNVO für sonstige Sondergebiete festgelegte Obergrenze der GRZ von 0,8 ein. In Verbindung mit der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse ergibt sich rechnerisch eine GFZ von 3,9. Unter Berücksichtigung des auf der nordwestlich vorgelagerten Platzfläche, die Teil des Sondergebiets ist, festgesetzten Gehrechts erhöht sich die rechnerische GFZ auf einen Wert von 4,0.

Die erweiterte Baukörperfestsetzung in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 soll (zusammen mit der textlichen Festsetzung einer abweichenden Bauweise und der Festsetzung einer Mindestvollgeschosszahl) eine mindestens fünfgeschossige lärmabschirmende durchgehende Randbebauung (bis in eine Höhe von 22 m über Gelände) sicherstellen und die Lage der nach den gestalterischen Zielsetzungen des Masterplans vorgesehenen „Hochpunkte“ mit 12 bis 14 Geschossen festlegen, die jeweils in Verlängerung der Sichtfelder von der Heidestraße auf die Planstraße 1.2 bzw. 1.3 angeordnet sind. Die zeichnerische Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche, die abschnittsweise durch eine ergänzende numerische Festsetzung der höchstzulässigen Grundfläche weiter beschränkt wird ermöglicht hier rechnerisch eine GRZ von knapp 0,6. Im Gewerbegebietsteil GE 2.1 sind dabei insgesamt 4.790 m Grundfläche zulässig und im Gewerbegebietseil GE 2.2 insgesamt 6.820 m².

Die zulässige Geschossfläche wird für jeden Baukörper einzeln durch eine absolute Maßangabe festgesetzt. Um die Bebauungsdichte insgesamt auf ein verträgliches Maß zu begrenzen, wird entsprechend dem städtebaulichen Konzept für den 5-7-geschossigen Verbindungsbau im GE 2.1 eine Geschossfläche von 10.000 m^2, für die drei Verbindungsbauten im GE 2.2 eine Geschossfläche von jeweils 8.000 m^2 festgesetzt; dies ermöglicht bei Ausschöpfung der zulässigen sieben Vollgeschosse eine Gebäudetiefe von etwa 18 m. Die Festsetzung der Geschossfläche für die höheren Gebäude folgt dem städtebaulichen Entwurf. Insgesamt sind damit im GE 2.1 41.300 m^2 und im GE 2.2 57.510 m² Geschossfläche zulässig. Daraus ergibt sich eine rechnerische Geschossflächenzahl von 5,2 im GE 2.1 und von rund 5,0 im GE 2.2.

III.3.2.4 Überschreitung der Obergrenzen für Nutzungsmaße gemäß § 17 BauNVO

(a) Umfang der Überschreitungen

Die folgende Tabelle zeigt, in welchem Umfang in den einzelnen Baugebieten die in § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Geschossflächenzahl (GFZ) überschritten werden. Die Überschreitungen betreffen sowohl die Mischgebietsteile als auch das Gewerbegebiet und das Sondergebiet. Die in § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die GRZ werden dagegen in allen Baugebieten eingehalten.

Im Bebauungsplan festgesetzte bzw. ermöglichte Nutzungsmaße

Baugebiet	GRZ	GFZ	zum Vergleich: Obergrenze gem. § 17 BauNVO
Mischgebiet (MI):			
MI 1	0,6	4,3	0,6/1,2
MI 2	0,6	4,5	0,6/1,2
MI 3	0,6	3,9	0,6/1,2
MI 4.1	0,6	4,1	0,6/1,2
MI 4.2	0,6	3,3	0,6/1,2
Gewerbegebiet (GE):			
GE 1	0,6	4,4	0,8/2,4
GE 2.1	0,6	5,2	0,8/2,4
GE 2.2	0,6	5,0	0,8/2,4
Sondergebiet (SO)	0,7	4,0	0,8/2,4

Eine Überschreitung der in § 17 Abs. 1 festgelegten Obergrenzen der Nutzungsmaße ist nach § 17 Abs. 2 BauNVO dann zulässig, wenn städtebauliche Gründe dafür vorliegen und die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

(b) Vorliegen städtebaulicher Gründe

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

Umsetzung abgestimmter Wettbewerbsergebnisse

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen qualifizierte stadtgestalterische und architektonische Lösungen in einer städtebaulich herausgehobenen Situation ermöglicht werden. Ausgangspunkt für das städtebauliche Konzept des Bebauungsplans 1-62a ist der „Masterplan Heidestraße“, der auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses in einem gemeinsam von Senat, Bezirk und Grundstückseigentümern getragenen Verfahren erarbeitet und vom Senat und vom Bezirk Mitte beschlossen wurde. Der Masterplan ist damit als „sonstige städtebauliche Planung“ im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist der vorliegende Bebauungsplan aus der vorbereitenden Bauleitplanung (FNP) entwickelt und berücksichtigt die Ziele und Grundsätze des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring/ Heidestraße, das im November 2005 auf der Grundlage von § 171b BauGB förmlich festgelegt und in der Folge in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen wurde.

Der auf Grundlage des Masterplans erarbeitete und seit 2009 unter Berücksichtigung des stark angewachsenen Wohnungsbedarfs und des zunehmend angespannten Marktes für innenstadtnahe Büroflächen stetig weiterentwickelte städtebauliche Entwurf (Büro ASTOC) zeigt, dass auf den Flächen westlich der Heidestraße innerhalb der Dichtefestlegungen des Bebauungsplans 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 nicht größer als in vielen bestehenden stark nachgefragten Innenstadtquartieren Berlins und als in den umgebenden Quartieren von Moabit, Wedding und Mitte.

Vorrang der Innenentwicklung

Aufgrund der herausgehobenen Innenstadtlage und der besonderen Erschließungsgunst in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs ist hier im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 1 BauGB eine hohe Ausnutzung von Bebauungspotenzialen der Innenentwicklung städtebaulich geboten. Dies entspricht auch den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und den Zielen des Flächennutzungsplans, die dem Vorrang der Innenentwicklung und dem Flächenrecycling eine hohe Bedeutung beimessen, um die Inanspruchnahme wertvoller Freiflächen im städtischen Außenraum zu minimieren. Bei der Konzeption des neuen Stadtquartiers wurde deshalb besonderer Wert auf eine flächensparende und damit bodenschonende Bebauungsstruktur gelegt.

Schaffung von Wohnraum, Berücksichtigung eines Anteils an kostengünstigen Wohnungen

In Berlin sind seit geraumer Zeit Engpässe auf dem Wohnungsmarkt festzustellen, die sich seit Erarbeitung des Masterplans noch erheblich verschärft haben und nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen in den kommenden Jahren weiter verschärfen werden. Stark nachgefragt werden einerseits kostengünstige Wohnungen, andererseits Wohnungen in attraktiven Innenstadtlagen. Diese Nachfrage führt angesichts des begrenzten Angebots bereits zu Preiserhöhungen und damit Verdrängungsprozessen in vielen zentralen Stadtgebieten. Im Bereich der Europacity bietet sich nun die Möglichkeit, relativ kurzfristig und in erheblicher Größenordnung, neuen Wohnraum zu schaffen. Im Gegensatz zu dem Gebiet des östlich angrenzenden Bebauungsplans 1-62b, der vor August 2014 ausgelegen hatte, ist für den Bebauungsplan 1-62a die Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Wohnbaulandentwicklung vorgeschrieben, wonach bezogen auf die festgesetzte Wohnnutzung die Bereitstellung eines 25%igen Wohnungsanteils an förderfähigen Wohnungen nach den Landesförderbestimmungen für die Bauherren verpflichtend ist. Die Realisierung von im sozialen Wohnungsbau förderfähigen kostengünstigen Wohnungen ist ein städtebauliches Ziel, das sich unmittelbar aus § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB ergibt. Dies setzt eine Berücksichtigung der Anforderungen kostensparenden Bauens (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB), insbesondere auch im Hinblick auf eine wirtschaftliche Grundstücksausnutzung voraus.

Eine nennenswerte Entlastungswirkung für den Wohnungsmarkt insgesamt und für die umliegenden Wohngebiete kann jedoch nur dann eintreten, wenn die Wohnungsbaupotenziale dieses Standorts tatsächlich realisiert und die nachgefragten urbanen Qualitäten in dieser stadträumlich relativ isolierten Lage geschaffen werden können. Voraussetzung dafür ist die Realisierung eines urban gemischten Stadtquartiers von einigem Gewicht mit einer Anzahl von Wohnungen und auch Arbeitsplätzen, die ausreichend tragfähig ist für eine Basisversorgung mit Einkaufsgelegenheiten, Dienstleistungen und Kinderbetreuungseinrichtungen vor Ort. Die Einordnung eines hohen Wohnanteils, einschließlich von kostengünstigen Wohnungen, eingebunden in eine urbane Mischung, wäre unter Einhaltung der in der Baunutzungsverordnung festgelegten Obergrenzen der baulichen Dichte nicht annähernd erreichbar – vielmehr könnte kaum ein Viertel der geplanten Wohnungen errichtet werden.

Berücksichtigung des "Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung"

Am 16. Juni 2015 wurde vom Senat der Bericht über die Einführung des "Berliner Modells" beschlossen; seine Grundsätze sind seitdem beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen.
Mit dem "Berliner Modell" werden Projektträger nach einheitlichen und transparenten Maßstäben an den Kosten beteiligt, die aus den Anforderungen der wachsenden Stadt resultieren. Das gilt insbesondere für die Herstellung des vorhabenbezogenen Ausbaus der sozialen und technischen Infrastruktur – beispielsweise Kindertageseinrichtungen und Grundschulen, die Erschließung oder Anlage von Grünflächen sowie die Realisierung von preiswertem Wohnraum durch einen 25%igen Anteil an Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen.

Dabei gilt der Grundsatz, dass die vom Investor zu tragenden Leistungspflichten insgesamt angemessen sein müssen. Die Prüfung der Angemessenheit erfolgt über ein vereinfachtes Bewertungsschema, wobei der Bodenwert zu Beginn der Planung dem geschätzten Bodenwert am Ende der Planung gegenübergestellt wird. Der somit ermittelte Wertzuwachs dient als Orientierungsmaßstab für die Bewertung der Angemessenheit. Im vorliegenden Fall ergab eine erste Prüfung auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes aus dem Jahr 2014 (Verfahrensschritt Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB), dass vor allem die Forderung zur Errichtung eines 25%igen Anteils preisgünstiger Wohnungen nicht mit dem oben benannten Grundsatz der Angemessenheit vereinbar wäre.
Die erneute Überprüfung der Angemessenheit auf Grundlage des überarbeiteten städtebaulichen Konzeptes (Stand April 2016) hat ergeben, dass die mittels Bebauungsplan und städtebaulichem Vertrag geregelten Leistungen in der Summe und insgesamt nunmehr angemessen sind. Der städtebauliche Vertrag wurde am 13. April 2016 abgeschlossen.

Freihaltung von umfangreichen öffentlich nutzbaren Flächen

Die vorgesehene bauliche Dichte in den Baugebieten ermöglicht es, an wichtigen Stellen im Quartier größere Bereiche von Bebauung freizuhalten und der Bevölkerung zur Nutzung zu überlassen. Im Bebauungsplangebiet 1-62a werden knapp 10.000 m², d.h. rund 9% des Geltungsbereichs für öffentliche Grünflächen sowie für die Herstellung attraktiver Platzflächen und Wegeverbindungen planungsrechtlich gesichert.

Lagebedingte Notwendigkeit eines eigenständigen Stadtquartiers

Trotz der hohen Lagegunst - hier die Nähe zum Hauptbahnhof - stellen der anspruchsvolle langgestreckte Flächenzuschnitt des Neuordnungsbereichs, eingeengt durch die stadträumlichen Barrieren der Bahnanlagen und des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals und zudem in Längsrichtung zweigeteilt durch eine hoch frequentierte Hauptverkehrsstraße, ein erhebliches Entwicklungshemmnis dar. Dabei ergibt sich für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a zwischen Bahnanlagen und Bundesstraße gegenüber dem Gebiet des Bebauungsplans 1-62b, das östlich durch den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal begrenzt wird, eine noch engere und beidseitig belastete Situation, die nach beiden Seiten einer entsprechenden Akzentuierung bedarf. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass der Bereich zu einem Transitraum mit austauschbarer Randbebauung degradiert und die Heidestraße primär als Transitstrecke wahrgenommen wird. Dies gilt es mit den Mitteln der Bauleitplanung zu begegnen.

Um stattdessen ein eigenständiges Stadtquartier mit eigener Identität zu entwickeln, das seiner Lage als Bindeglied im stadträumlichen Gefüge gerecht wird, bedarf es eines gewissen baulichen Gewichtes, das die Ausbildung seiner Eigenständigkeit und Identität ermöglicht. Um dem neuen Quartier dieses eigenständige Gewicht zu verleihen und die lagebedingten Nachteile zu kompensieren, ist eine Bebauungsdichte deutlich oberhalb der Werte des § 17 BauNVO erforderlich. Würden diese eingehalten, stünde die Entwicklung des Plan-

gebiets als eigenständiges Quartier mit einer besonderen Identität und gebietsbezogenen Einrichtungen der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur in Frage, denn die Anzahl der künftigen Bewohner und Beschäftigten würde nicht ausreichen, um z.B. Kindertagesstätten, größere Lebensmittelgeschäfte, Ärzte und Apotheken wohnortnah im Gebiet anzusiedeln. Ein kostensparendes Bauen wäre nicht möglich. Aufgrund der stadträumlich isolierten Lage des Plangebiets wäre damit die Erreichbarkeit solcher Angebote in zumutbarer Entfernung in Frage gestellt und die Akzeptanz des neuen Stadtquartiers als Wohnstandort würde sich erheblich verringern.

Angemessene bauliche Gestaltung

Nach den bereits festgesetzten Bebauungsplänen, mit deren Umsetzung an verschiedenen Stellen begonnen wurde, ist im Umfeld des Berliner Hauptbahnhofs eine städtebauliche Struktur im Entstehen begriffen, die durch eine der stadträumlichen Lage im Zentrum der Metropole angemessene Bebauung mit einer differenzierten, die Berliner Traufhöhe punktuell auch deutlich überschreitenden Höhenentwicklung gekennzeichnet ist. Die bereits realisierte bzw. im Bau befindliche Bebauung beiderseits der südlichen Heidestraße mit den Hochhäusern eines Mineralölkonzerns und eines Stromnetzbetreibers ist hierfür ein Beispiel. Das städtebauliche Konzept für den Neuordnungsbereich definiert einen Rahmen, der auch die Nachbarschaft dieser zentrumstypisch dichten Bebauung berücksichtigt.

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 der Heidestraße, Realisierung der öffentlichen Grün- und Platzflächen sowie Wegeverbindungen, Erkundung und Beräumung von Altlasten, Abrissmaßnahmen…) und des Ziels, einen signifikanten Anteil kostengünstiger Wohnungen zu realisieren, in Frage gestellt, so dass der städtebauliche Missstand einer nicht lagegerechten Fehlnutzung dieses gut erschlossenen Innenstadtbereichs fortbestehen würde. Dabei geht es nicht um die wirtschaftliche Verwertung einzelner Grundstücke, die 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.

Nach den angeführten städtebaulichen Gründen besteht ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise geboten ist. Die Entwicklung eines eigenständigen Stadtquartiers, das die bestehenden Gebiete im Umfeld nicht unberücksichtigt lassen kann, lässt sich ohne die geplante Überschreitung dieser Obergrenzen nicht ermöglichen. Auch eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung unter Realisierung der hier gegebenen Wohnungsbaupotenziale (u.a. für kostengünstigen Wohnraum) kann nur mit einer entsprechenden baulichen Dichte erreicht werden.

Weitergehende Erfordernisse einer Nutzungsmaß-Überschreitung aufgrund besonderer örtlicher Rahmenbedingungen in einzelnen Teilen des Geltungsbereichs werden unter Punkt (g) für die einzelnen Baugebiete gesondert begründet.

(c) Ausgleichende Umstände

In der Umgebung des Plangebietes sind mit den Grünflächen beiderseits des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals, dem Geschichtspark Moabit und den geplanten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen im „Döberitzer Grünzug“ und westlich der Bahnanlagen größere Grünflächen vorhanden bzw. in Planung, die auch durch die künftigen Bewohner und Beschäftigten im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a genutzt werden können. Nach Fertigstellung aller diesbezüglichen Planungsvorhaben wird im Vergleich mit anderen inner-

städtischen Ortslagen eine gute Grünflächenausstattung im Umfeld erreicht, was sowohl im Hinblick auf die Wohnqualität als auch die Umweltsituation als ausgleichender Umstand zu werten ist.

(d) Ausgleichende Maßnahmen

Ausgleichende Maßnahmen im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO sind insbesondere die vertraglich gesicherte Herstellung der öffentlichen Grünflächen im Süden des Plangebiets sowie von Platzflächen, Fußgängerbereichen und nicht überbaubaren öffentlich nutzbaren Grundstücksfreiflächen. Neben der Schaffung eines Freiflächenangebotes für die künftigen Bewohner und Arbeitnehmer bewirken die vorgesehenen Freiflächen auch eine Verbesserung der Umweltsituation.

Zusätzlich wird in der Mitte des Plangebietes (auf Höhe des geplanten Nahversorgungszentrums) in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren (1-88c) eine Brücke für Fußgänger- und Radfahrer über die Bahntrasse geplant. Die Kostenübernahme für die Herstellung dieser Brücke durch den Eigentümer des größten Teils der Grundstücke im Plangebiet wird in einem städtebaulichen Vertrag gesichert. Mit dieser Brückenverbindung soll die Barrierewirkung der Bahntrasse gemindert und die Erreichbarkeit der Freiflächen westlich der Bahn (geplante Grünfläche parallel zur Fernbahn, Fritz-Schloß-Park) verbessert werden, so dass sich diese Maßnahme ausgleichend auswirken kann.

Durch die abschirmende Blockrandbebauung in den Mischgebieten und im Sondergebiet und durch den Ausschluss oberirdischer Stellplätze auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden den Wohnungen ruhige private Freiflächen im Blockinnenbereich zur Verfügung gestellt.

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

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

Eine im Rahmen der Gesetzgebung üblicherweise mögliche Erhöhung der baulichen Dichte durch Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen wird durch den Bebauungsplan ausgeschlossen, da diese Räume hier auf die GFZ anzurechnen sind.

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

Die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und bedarf im Hinblick auf die gleichzeitige punktuelle Verkürzung von Abstandsflächen innerhalb des Plangebiets nach Maßgabe des § 6 Abs. 5 BauOBln einer besonderen Überprüfung. In einem Übersichtsplan für das gesamte Plangebiet wurden deshalb ausgehend von den maximal zulässigen Gebäudehöhen die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächentiefen dargestellt. Der Abstandsflächenplan verdeutlicht, dass es zwar an einzelnen Stellen des Plangebietes zu Überschreitungen der Straßenmitte bzw. der Grenze der Bahnfläche kommt, sich aber nirgendwo Abstandsflächenüberlagerungen ergeben.

Ausreichende Belichtungs-, Belüftungs- und Besonnungsverhältnisse der Wohn- und Arbeitsstätten sowie ausreichende Sozialabstände im Sinne des Wohnfriedens werden somit durch den Bebauungsplan nicht in Frage gestellt, da vor den Gebäuden jeweils nicht überbaubare und sich nicht mit den Abstandsflächen anderer zulässiger Gebäude überschneidende Flächen in einer den bauordnungsrechtlichen Anforderungen entsprechenden Tiefe durch die Festsetzungen gewährleistet werden. Eine einzelfallbezogene Abwägung zu den ermöglichten Überschreitungen der Straßenmitte durch bauordnungsrechtliche Abstandsflächen und ihren Auswirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts erfolgt im Abschnitt III.3.3.2.

Auch im Hinblick auf die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit privater wohnungsbezogener Freiflächen werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Die Einhaltung der in § 17 BauNVO benannten baugebietsbezogenen Grundflächenzahlen stellt für die Baugebiete mit einem allgemein zulässigen Wohnanteil die Bereitstellung ausreichender Freiflächen auf den Grundstücken im Grundsatz sicher. Ein entsprechender entwurflicher Nachweis insbesondere zur Unterbringung der gemäß Bauordnung erforderlichen Kinderspielflächen sowie der notwendigen Abstellflächen für Fahrräder wurde exemplarisch für den Baublock MI 2 geführt. Da es sich dabei um den Baublock mit der höchsten baulichen Dichte und der geringsten nicht überbaubaren Grundstücksfläche im Blockinnenbereich handelt, kann der Nachweis stellvertretend auch für die anderen Baublöcke im Mischgebiet gelten.

Die Nutzbarkeit der nicht überbaubaren Grundstücksflächen für die Anlage von Spiel- und Aufenthaltsflächen wird durch den weitgehenden Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen und Garagen in den Mischgebieten gewährleistet, die Überschreitungen der zulässigen Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO auf Tiefgaragen und - nur ausnahmsweise zulässige - Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO beschränkt.

Zum Schutz gegen von den Straßen und Bahnanlagen ausgehende Emissionen trifft der Bebauungsplan die notwendigen Festsetzungen.

Auch die im Bebauungsplan gesicherten Freiflächen, darunter die öffentlichen Parkanlagen im Süden des Plangebiets und die öffentliche Platzfläche im Norden, sowie die Festsetzungen und Regelungen im städtebaulichen Vertrag zu den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und zur nicht überbaubaren, öffentlich nutzbaren Freifläche im Norden des Sondergebiets tragen zur Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei.

(f) Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

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

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

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

<u>Mischgebiete entlang der Heidestraße</u>

Für die Mischgebietsflächen entlang der Heidestraße (MI 1 bis MI 4) werden in Abhängigkeit von der jeweiligen Blockgeometrie Geschossflächenzahlen zwischen 3,3 und 4,5 festgesetzt.

Damit wird die in § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete festgelegte GFZ-Obergrenze von 1,2 deutlich überschritten. Die Überschreitung ist städtebaulich erforderlich, um in diesen Baublöcken eine allseitig geschlossene Blockrandbebauung zu ermöglichen, die im Zusammenwirken mit der festgesetzten Mindesthöhe der Gebäude eine lärmabschirmende Wirkung für die jeweiligen Blockinnenbereiche entfaltet. Nur die Ausbildung geschlossener, rundum annähernd gleich hoher Blockränder lässt im Lärmeinzugsbereich der Heidestraße und der westlich gelegenen Bahnanlagen durch Ausbildung immissionsgeschützter Blockinnenbereiche die Errichtung von Wohnungen zu und erlaubt damit einen Wohnanteil, der erforderlich ist, um den möglichen Beitrag dieses Gebiets zur Schaffung dringend benötigten Wohnraums in der für die Berliner Innenstadt strukturbildenden Mischung aus Wohn- und Nicht-Wohnnutzungen realisieren zu können. Bei der Festsetzung des Dichtemaßes sind in einem Mischgebiet zudem Gebäudetiefen zu berücksichtigen, die die Einordnung gewerblicher bzw. anderer innenstadttypischer Nutzungen, insbesondere von Büros ermöglichen.

Nicht zuletzt ist städtebaulich entlang der Heidestraße eine Bebauung erforderlich, die in Entsprechung zur gegenüberliegenden Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b den Straßenraum überzeugend definiert und eine für eine breite innerstädtische Hauptverkehrsstraße angemessene Höhenentwicklung aufweist. Die hiermit straßenseitig vorgegebene Gebäudehöhe entspricht sechs gewerblich genutzten Geschossen, ermöglicht in den von der Heidestraße abgewandten Blockteilen aber auch sieben Wohngeschosse.

Die hohe bauliche Dichte wird durch die Freihaltung zusammenhängender Freiflächen in den Blockinnenbereichen, die den Wohnungen zugute kommen sollen, im Grundsatz ausgeglichen. Diese Freiflächen sind ausreichend groß, um die grundlegenden Anforderungen an private Freiflächen, wie die Unterbringung von Kinderspiel- und Aufenthaltsflächen (Freisitzen) realisieren zu können. Der weitgehende Ausschluss oberirdischer Stellplätze, die nur ausnahmsweise Zulässigkeit von Nebenanlagen, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, sowie die Pflicht zur Erdüberdeckung und zur gärtnerischen Anlage und Bepflanzung von Tiefgaragen tragen dazu bei, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen als wohnungsbezogene Freiflächen nutzbar sind. Für den Teil des Mischgebiets mit der höchsten festgesetzten Geschossflächenzahl (MI 2) wurde exemplarisch der Nachweis geführt, dass die Grundstücksfreiflächen zur Unterbringung aller Flächenanforderungen aus der zulässigen Bebauung und Nutzung dieses Baublocks auch unter Berücksichtigung eines hohen Wohnanteils ausreichen.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen werden insofern gewahrt, als ausschließlich Verkürzungen gegenüber der Mitte angrenzender Verkehrsflächen ermöglicht werden, die in keinem Fall zu Abstandsflächenüberlagerungen führen, so dass eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten nicht in Frage gestellt ist. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen und Festsetzungen zu schallschutzorientierten Grundrissen gewährleisten einen ausreichenden Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrsimmissionen.

Sondergebiet

Die durch Baukörperfestsetzung sich rechnerisch ergebende Geschossflächenzahl von bis zu 4,0 im Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ liegt über der Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO von 2,4 als höchstzulässige GFZ für sonstige Sondergebiete. Für die Überschreitung der Obergrenze liegen die gleichen Gründe vor, wie für die Mischgebietsteile entlang der Heidestraße (Ermöglichung einer Wohnbebauung durch Gewährleistung einer Blockrandbebauung in innenstadttypischer Höhe mit abschirmender Wirkung gegenüber Verkehrsimmissionen für den Blockinnenbereich). Zusätzlich ist hier das Ziel der Realisierung eines Nahversorgungszentrums für den Gesamtbereich der Europacity zu berücksichtigen, das die Unterbringung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben der Nahversorgung im ersten Vollgeschoss erfordert.

Um in ausreichendem Umfang nutzbare wohnungsbezogene Freiflächen zu gewährleisten, wird eine Gestaltung der Dachfläche über der zulässigen eingeschossigen Bebauung im Blockinnenbereich als Aufenthaltsfläche angestrebt. Eine Überlagerung von Abstandsflächen wird im Bebauungsplan nicht ermöglicht.

Gewerbegebiet

Für die als Gewerbegebiet festgesetzten Bauflächen werden Geschossflächenzahlen zwischen 4,4 und 5,2 festgesetzt bzw. (im GE 2.1 und 2.2) ermöglicht. Damit wird die in § 17 Abs. 1 BauNVO für Gewerbegebiete vorgegebene höchstzulässige GFZ von 2,4 deutlich überschritten.

Das höhere Dichtemaß ist hier erforderlich, um entlang der Bahn in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 eine gegenüber der östlich davon zulässigen Wohnnutzung lärmabschirmende durchgehende Bebauung mit mindestens fünf Vollgeschossen zu gewährleisten. Da eine über 500 m lange geschlossene Gebäudezeile mit annähernd einheitlicher Höhenabwicklung kaum stadtbildverträglich gestaltet werden könnte, soll diese im Hinblick auf ihre Fernwirkung über die Bahnanlagen hinweg und ihre Wirkung auf das neue Quartier selbst entsprechend den Zielen des Masterplans durch gezielte Anordnung einzelner „Hochpunkte“ gegliedert und so eine abwechslungsreiche Silhouette geschaffen werden. Damit werden zugleich die verschiedenen Blickachsen von der Heidestraße auf die gewerbliche Neubebauung geschlossen und akzentuiert. Im GE 1 soll der nördliche Eingang des neuen Stadtquartiers entsprechend den Zielen des Masterplans durch eine Hochhausbebauung markiert werden. Das Dichtemaß trägt in diesem Bereich auch der künftigen Bahnhofsnähe Rechnung.

Durch die Unterschreitung der in § 17 Abs. 1 BauNVO für Gewerbegebiete vorgegebenen höchstzulässigen GRZ von 0,8 und die Einhaltung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen der Gebäude(teile) untereinander und gegenüber angrenzenden Gebäuden in den Mischgebieten wird eine ausreichende Belichtung und Belüftung aller Arbeitsstätten gesichert. Die Belichtung und Belüftung von zur Bahn hin orientierten Arbeits- und Unterrichtsräumen oder Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben wird schon aufgrund der Breite der Bahntrasse trotz der punktuell vor den Hochhäusern ermöglichten Abstandsflächenverkürzungen gegenüber den Bahnanlagen nicht in Frage gestellt. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen gewährleisten einen ausreichenden Schallschutz gegenüber dem Schienenverkehrslärm.

III.3.2.5 Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen

Die Höhenentwicklung der Bebauung im Plangebiet wird durch die Festsetzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie von Gebäudehöhen (Oberkanten baulicher Anlagen) geregelt. Soweit aus Lärmschutzgründen erforderlich, wird auch eine Mindestzahl von Vollgeschossen und eine Mindesthöhe für die Oberkante baulicher Anlagen festgesetzt.

Die Realisierbarkeit von Gebäuden mit einer Höhe von mehr als 82,50 m über NHN (Hochhausstandorte im Gewerbegebiet mit vierzehn oder mehr zulässigen Vollgeschossen) steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Oberste Luftfahrtbehörde, da das Plangebiet teilweise im Bauschutzbereich und im Anlagenschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel liegt. Insofern sind bei der Planung die Belange der Luftfahrt zu berücksichtigen.

Zudem sind im Baugenehmigungsverfahren für das bis zu 23-geschossige Hochhaus nahe der Perleberger Brücke die Belange der Bundeswehr im Erfassungsbereich der Luftverteidigungsradar-Anlage Tempelhof zu beachten und die Bundeswehr zu beteiligen.

(a) Zahl der Vollgeschosse

In überwiegenden Teilen der Mischgebiete und des Sondergebiets wird auf der Grundlage von § 16 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO eine höchstzulässige Zahl von zur Heidestraße hin sechs, im Übrigen sieben Vollgeschossen festgesetzt und damit der Höhe der gegenüberliegend im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b zulässigen Bebauung und generell der zentralen Lage und den Berlin-typischen Gebäudehöhen im Innenstadtbereich entsprochen. An ausgewählten, nach dem städtebaulichen Konzept verorteten Punkten werden einzelne höhere Gebäude mit zehn bis dreiundzwanzig Vollgeschossen ermöglicht.

Jeweils am nordwestlichen Rand der Baublöcke in den Mischgebietsteilen MI 1 und MI 2 sowie im Sondergebiet wird eine Erhöhung der Blockrandbebauung auf zehn Vollgeschosse ermöglicht, die der Breite der vorgelagerten von Bebauung freigehaltenen Flächen und der Lagegunst mit Südausrichtung zum Blockinnenbereich Rechnung trägt. Im MI 4.1 bildet ein Hochhaus mit bis zu zwölf Geschossen den baulichen Abschluss der Planstraße 1.3; dem Standort kommt aufgrund seiner Lage in der Blickachse dieser Straße eine besondere Bedeutung zu und soll baulich akzentuiert werden.

Im Gewerbegebiet südlich der Perleberger Brücke soll eine Gruppe von Hochhäusern mit bis zu 12, 14 und 23 Geschossen an stadtbildprägender Stelle den nördlichen Auftakt zur Europacity bilden.

Südlich davon ist entlang der Bahntrasse eine abschirmende geschlossene Bebauung mit mindestens fünf und höchstens sieben Vollgeschossen vorgesehen. Um bahnseitig eine abwechslungsreiche Gebäudesilhouette und entlang der Planstraße differenzierte Raumsituationen zu schaffen, wird diese rund 550 m lange Riegelbebauung an ausgewählten Punkten durch deutliche höhere Baukörper akzentuiert und gegliedert: Gegenüber der nördlichen Platzfläche trägt eine höhere Bebauung mit bis zu 12 Geschossen der Lage im nutzungsstrukturellen nördlichen Gebietsschwerpunkt am künftigen S-Bahnhof Perleberger Brücke (südlicher S-Bahnzugang) Rechnung. Ein weiteres, bis zu vierzehngeschossiges Hochhaus akzentuiert die Gebietsmitte mit dem Nahversorgungszentrum und der geplanten Brücke über die Bahnanlagen und schließt den Durchblick vom im Bebauungsplan 1-62b vorgesehenen zentralen Stadtplatz. Dazwischen werden an zwei weiteren Punkten, ebenfalls bezogen auf die von der Heidestraße her gegebenen Sichtachsen, zwei schlanke Hochhäuser mit maximal 12 Geschossen ermöglicht.

Die Zahl der Vollgeschosse wird im Mischgebiet, im Sondergebiet und im Gewerbegebietsteil GE 1 als Höchstmaß festgesetzt. Soweit aus Gründen des Immissionsschutzes oder der Stadtgestaltung eine Mindesthöhe der Gebäude erforderlich ist, wird diese über Vorgaben zu den zulässigen Oberkanten baulicher Anlagen gesichert (s.u.).

In den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 entlang der Bahn wird eine Mindestgeschossigkeit von fünf Vollgeschossen festgesetzt, die zusammen mit der Festsetzung der (abweichenden) Bauweise die Errichtung einer durchgehenden Bebauung in diesen Geschossen zum Ziel hat. Diese soll eine lärmschützende Wirkung für die dort zulässige Wohnnutzung sowie für angrenzende Freiflächen entfalten. Durch eine auflösend bedingte Festsetzung wird jedoch unter bestimmten Voraussetzungen eine Realisierung von Wohngebäuden im Mischgebiet ermöglicht, bevor die abschirmende Bebauung im Gewerbegebiet fertig gestellt ist (s. III.3.1.4 und III.3.7.1).

(b) Oberkanten baulicher Anlagen

Um die im städtebaulichen Konzept für den überwiegenden Teil des Plangebiets angestrebte Orientierung an der für die Berliner Innenstadt charakteristischen Traufhöhe und ein ruhiges und einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wird außer der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse auch die Höhe der baulichen Anlagen eingegrenzt. Die Festsetzung der Oberkanten baulicher Anlagen als Höchstmaß und teilweise auch als Mindestmaß

erfolgt auf der Grundlage des § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BauNVO. Damit sollen einerseits stark überhöhte Geschosse und die Anordnung von Bauteilen oberhalb des obersten zulässigen Vollgeschosses verhindert werden, die die angestrebte Höhenabwicklung des Straßenbildes stören oder die Belichtung von Gebäuden im Umfeld beeinträchtigen können. Andererseits soll verhindert werden, dass die räumliche Fassung der Straßenräume durch niedriggeschossige Funktionsbauten (z.B. von typischen Einzelhandelsmärkten) beeinträchtigt oder die schallschützende Wirkung einer geschlossenen Randbebauung für die Blockinnenbereiche verfehlt wird.

Die Höhen baulicher Anlagen (Oberkanten) sind als absolute Höhen über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt. Die damit festgelegten absoluten Gebäudehöhen sind auf die vorhandene bzw. geplante mittlere Geländehöhe im jeweiligen Baugebietsteil bezogen. Entsprechend wurde für die Mischgebietsteile MI 2, MI 3, MI 4.1 und MI 4.2 sowie für das Sondergebiet eine Bezugshöhe von 34,5 m über HNH zugrunde gelegt, für die Gewerbegebietsteile entlang der Bahntrasse eine Bezugshöhe von 34,0 m über NHN. Für die Höhenfestsetzungen im Mischgebietsteil MI 1 und im Gewerbegebietsteil GE 1 ist die Höhenlage der umgebauten Heidestraße maßgeblich. Das (geplante) Gehwegniveau auf der Südwestseite dieser Straße liegt im Einmündungsbereich der Nordhafenbrücke bei rund 35,4 m über NHN, fällt zur Planstraße 1.1. auf 34,5 m über NHN ab, um nördlich davon auf das bei 38,0 m über NHN liegende Gehwegniveau der Perleberger Straße anzusteigen. Für den Mischgebietsteil MI 1 wird deshalb eine gemittelte Bezugshöhe von 35,0 m über NHN zugrunde gelegt. Im Gewerbegebietsteil GE 1 wird für die straßenseitige Baufläche mit höchstens zwölf Vollgeschossen eine Bezugshöhe von 36,0 m über NHN und für die nördlich angrenzende Baufläche mit bis zu 23 Vollgeschossen von einer Bezugshöhe von 38,0 m über NHN ausgegangen. Für die rückwärtige Baufläche mit bis zu 14 Vollgeschossen ist dagegen das vorhandene, zu den Bahnanlagen hin abfallende Geländeniveau mit einer Höhe von 34,0 m über NHN maßgeblich.

Für die maximal sechs- und siebengeschossige Bebauung im Mischgebiet und im Sondergebiet wird die zulässige Höhe baulicher Anlagen auf 19,0 - 23,5 m eingegrenzt (53,5 – 58,0 m ü. NHN bzw. 54,0 – 58,5 m ü. NHN im MI 1). Diese Festsetzung berücksichtigt entlang der Heidestraße die angestrebte Höhe der ersten Vollgeschosse von mindestens 4,5 m, für die fünf oberen zulässigen Vollgeschosse die heute für Bürogebäude übliche Höhe von 3,7 m; für den oberen Gebäudeabschluss werden weitere 0,5 m (Attika) angesetzt. Aufgrund der typischerweise niedrigeren Höhe von Wohngeschossen können innerhalb der festgesetzten Oberkante in den für eine Wohnbebauung geeigneten Blockteilen sieben Vollgeschosse realisiert werden. In den Blockteilen, für die zehn Vollgeschosse als Obergrenze festgesetzt sind, erlaubt die zulässige Höhe baulicher Anlagen von 19,0 - 32,8 m (53,5 – 67,3 m ü. NHN bzw. 54,0 – 67,8 m ü. NHN im MI 1) die Einordnung von bis zu zehn Wohngeschossen. Für den bis zu zwölfgeschossigen Baukörper im Mischgebiet 4.1 ermöglicht die festgesetzte Oberkante von 19,0 – 38,6 m (53,5 – 73,1 m ü. NHN) bis zu 12 Wohngeschosse. Soweit in diesen Teilbereichen Büronutzungen realisiert werden sollen, kann die festgesetzte Höchstzahl der Vollgeschosse innerhalb der Höhenbegrenzung voraussichtlich nicht realisiert werden.

Den festgesetzten Oberkanten baulicher Anlagen im Gewerbegebiet liegen rechnerisch die o.g. Bezugshöhen, die Anzahl der als Höchstmaß festgesetzten Vollgeschosse sowie Geschosshöhen von jeweils 3,7 m zugrunde; für den oberen Gebäudeabschluss werden weitere 0,5 m berücksichtigt.

Für die Festsetzung der Mindesthöhen (Oberkanten baulicher Anlagen) im Mischgebiet und im Sondergebiet wurden die Anforderungen des Schallschutzes und die Aspekte der privaten Baufreiheit gegeneinander abgewogen. Im Ergebnis wird eine Mindesthöhe festgesetzt, die die Realisierung von Wohngebäuden mit üblichen Geschosshöhen zulässt, die Lärmimmis-

sionen in den Blockinnenbereichen aber so beschränkt, dass auch in den oberen Geschossen eine Wohnnutzung unter Lärmschutzaspekten noch möglich ist. Die sich daraus ergebende Mindesthöhe von 19,0 m kann bei sechs Vollgeschossen und niedrigen Geschosshöhen auch durch eine Attika erreicht werden. Im Gewerbegebiet ist die Festsetzung einer Mindesthöhe nicht erforderlich, da die festgesetzte Mindestzahl von Vollgeschossen auch bei niedrigen Geschosshöhen die angestrebte Schallschutzwirkung für die östlich der Planstraße zulässige Wohnnutzung gewährleistet.

Die festgesetzte Höhe baulicher Anlagen kann ausnahmsweise um bis zu 2,0 m durch Dachaufbauten überschritten werden (textliche Festsetzung Nr. 2.4). Die Überschreitung wird zum einen für technische Einrichtungen wie Schornsteine, Lüftungsanlagen, Aufzugsbetriebsräume, Geländer oder Abdeckungen von Lichtschächten ermöglicht, die gerade für die Funktionsfähigkeit höherer Gebäude erforderlich sind, zum anderen zur Errichtung von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie.

Um die optische Wirkung von Dachaufbauten auf den Straßenraum und von weiter entfernten Blickpunkten aus möglichst gering zu halten, wird mit der textlichen Festsetzung ferner bestimmt, dass solche Aufbauten und auch Solaranlagen auch ausnahmsweise nur dann zulässig sind, wenn sie in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baulinie bzw. Baugrenze zurücktreten. Im Rahmen der Einzelfallprüfung von beantragten Ausnahmen sollen weitere Aspekte der Stadtbildverträglichkeit geprüft werden und nötigenfalls eine Einhausung der Dachaufbauten als Voraussetzung für eine Genehmigung gefordert werden.

III.3.3 Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise

III.3.3.1 Überbaubare Grundstücksflächen

(a) Festsetzungen durch Baulinien und Baugrenzen

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

Baulinien gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO, an die herangebaut werden muss, werden in den Mischgebietsteilen MI 1 – MI 3 und im MI 4.1 sowie im Sondergebiet für die äußeren Blockkanten festgesetzt, so dass unmittelbar an die öffentlichen Verkehrsflächen herangebaut werden muss und auch in den Obergeschossen keine Rückstaffelung der Gebäude möglich ist, weil die Festsetzung für alle Geschosse gilt. Die Festsetzung von Baulinien dient der Sicherstellung einheitlicher, aufeinander bezogener Baufluchten und einer klaren Raumbildung. Zusammen mit der geschlossenen Bauweise und der Mindestbauhöhe wird die Entstehung möglichst großer, allseitig umbauter und dadurch schallgeschützter Blockinnenbereiche bewirkt. Zusammen mit Regelungen im städtebaulichen Vertrag und der festgesetzten geschlossenen Bauweise wird damit die nötige Schallschutzwirkung auch für den Fall gewährleistet, dass ein Wohnblock isoliert errichtet wird und eine Lärmabschirmung durch angrenzende Gebäude noch für längere Zeit fehlt.
In Abwägung mit den Belangen der architektonischen Baufreiheit wird im Ausnahmetatbestand ein Zurückbleiben von Gebäudeteilen z.B. für architektonische Gliederungen, Terrassen und Loggien bis zu 2,0 m hinter die Baulinie ermöglicht (textliche Festsetzung Nr. 3.5). Durch die flächenmäßige Beschränkung der Rücksprünge auf ein Drittel der Fassadenfläche wird sichergestellt, dass die städtebaulich wirksame Bauflucht weiterhin der festgesetzten Baulinie entspricht. Die zulässige Tiefe von 2,0 m gewährleistet eine adäquate Nutzung von Balkonen, Loggien und Terrassen.

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

Im Mischgebietsteil MI 4.2 und in den Gewerbegebietsteilen GE1 und GE 2.1 lässt der Bebauungsplan einen weiten Spielraum für die spätere Realisierung in unterschiedlichen Bauformen und Baukörpern. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind dort im Rahmen des zulässigen Nutzungsmaßes in voller Tiefe überbaubar. Gebäudebezogene Freiflächen im erforderlichen Umfang werden über die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung gesichert. In den übrigen Baugebietsteilen können vorwiegend unter Lärmschutzaspekten nur geringere Spielräume zur Anordnung der Baukörper belassen werden.

Die Baulinien bzw. Baugrenzen folgen entlang der Heidestraße und der Planstraßen überwiegend den Straßenbegrenzungslinien, so dass unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche herangebaut werden muss bzw. kann. Die bestehenden Vorgartenbereiche der Grundstücke Heidestraße 45 - 55 in einer Tiefe von 3,25 m werden von der Überbaubarkeit ausgeschlossen, um eine einheitliche westliche Straßenflucht zu gewährleisten. Die übrigen Flächen der derzeit 7,5 m tiefen Vorgärten werden für den Ausbau der Heidestraße benötigt und wurden deshalb dem Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 zugeordnet.

Entlang der Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ (sog. Nordhafenplatz) bzw. „Verkehrsberuhigter Bereich“, der das Sondergebiet begrenzt, wird ein Abrücken der Bebauung hinter 3,0 bzw. 4,0 m breite nicht überbaubare private Grundstücksflächen bestimmt. Diese können zur Anordnung von gastronomischen Außenbereichen oder für Warenauslagen von Einzelhandelsbetrieben genutzt werden, um die angrenzenden Verkehrs- bzw. Platzflächen nicht durch solche Sondernutzungen zu beeinträchtigen. Im städtebaulichen Vertrag werden ergänzende Regelungen zur Nutzbarkeit und Gestaltung der Flächen getroffen.

Entlang der Westseite der Planstraßen 1.2 und 1.3 dient die wechselnd, aber mindestens 3,0 m breite nicht überbaubare Grundstücksfläche im Vorfeld der Bebauung der Gliederung dieses sehr langen linearen Straßenraums sowie der Berücksichtigung der dort unterirdisch vorhandenen Kranbahnfundamente aus der vorherigen Nutzung, die nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand entfernt werden könnten.

Von der Überbaubarkeit ausgenommen werden weiterhin die platzartige Vorfläche im Gewerbegebiet an der Perleberger Straße, die eine wichtige städtebauliche Funktion als Vorraum für den hier geplanten S-Bahnhof und das im Plangebiet vorgesehene Hochhaus hat, eine blockinterne Durchwegung im Mischgebietsteil MI 3 sowie eine dreiecksförmige Vorfläche für die im nördlichen Teil des Sondergebiets geplanten Ladengeschäfte.

In den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4.1 sowie im Sondergebiet wird zusätzlich die Überbaubarkeit der Blockinnenbereiche eingeschränkt, um (zusammen mit der Festsetzung von Baulinien, einer geschlossenen Bauweise und einer Mindesthöhe sowie vertraglichen Regelungen zur lückenlosen zeitlich zusammenhängenden Errichtung jeweils eines Baublocks) die Errichtung geschlossener Baublöcke mit immissionsgeschützten Blockinnenbereichen zu gewährleisten und so Wohnungen mit zum Schlafen geeigneten Aufenthaltsräumen sowie ruhige wohnungsbezogene Freiflächen zu ermöglichen.

Engere Vorgaben zur überbaubaren Grundstücksfläche in Form einer erweiterten Baukörperausweisung, trifft der Bebauungsplan außerdem im südlichen Teil des Gewerbegebiets, (GE 2.1 und GE 2.2), vor allem um die hier angestrebten Hochhäuser in ihrer Lage festzulegen.

Die unmittelbar an die Bahnanlagen angrenzenden Grundstücksflächen im Gewerbegebiet sind in einer Tiefe von mindestens 5 m von der Überbaubarkeit ausgeschlossen, um die Lärm- und Erschütterungsemissionen des Bahnverkehrs aber auch die planfestgestellte temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn zu berücksichtigen, die erst nach Entwidmung für die festgesetzte Nutzung zur Verfügung steht.

(b) Unterbaubarkeit der Baugrundstücke, Flächen für Tiefgaragen

Um die stadtgestalterisch erwünschte Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen zu begünstigen wird in den nicht überbaubaren Blockinnenbereichen der Mischgebietsteile MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4.1 und des Sondergebiets die Anlage von Tiefgaragen allgemein zugelassen. In der Planzeichnung sind diese Bereiche entsprechend gekennzeichnet. Hier können somit auch größere Tiefgaragen entstehen, die aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung einer verbindlichen Regelung im Bebauungsplan bedürfen. Auch bei der Errichtung von Tiefgaragen auf den dafür privilegierten Flächen ist die Einhaltung der Kappungsgrenze der Grundflächenzahl von 0,8 gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO zu beachten. Das wird durch die textlichen Festsetzung Nr. 2.3 klargestellt.

III.3.3.2 Abstandsflächen

Die einzuhaltenden Abstandsflächen bemessen sich nach § 6 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln). Demnach beträgt die erforderliche Tiefe der Abstandsflächen vor den Außenwänden von Gebäuden das 0,4-fache der Wandhöhe (H), gemessen zwischen Geländehöhe und Oberkante der Wand, mindestens jedoch 3,0 m. In Gewerbegebieten genügt eine Tiefe von 0,2 H, mindestens 3 m. Die Abstandsflächen müssen auf dem Baugrundstück selbst liegen, bzw. dürfen öffentliche Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen bis zu deren Mitte überdecken (§ 6 Abs. 2 BauO Bln).

Die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsflächen dienen vorrangig der Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung, während die zusätzlichen Anforderungen des Brandschutzes und der Notfallrettung heute in der Regel auch durch bauliche und technische Vorkehrungen erfüllt werden können. Sofern die nach der Bauordnung Berlin vorgeschriebenen Abstandsflächen eingehalten werden, kann diesbezüglich von der Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden, so dass kein zusätzlicher Abwägungsbedarf besteht.

(a) Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen

Mit den geplanten Bebauungsplanfestsetzungen werden abschnittsweise geringere Abstandsflächen ermöglicht, als nach § 6 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) erforderlich wären. Der Bebauungsplan trifft durch die Festsetzung von Baulinien bzw. Baukörperausweisungen/erweiterte Baukörperausweisungen ausdrückliche Festsetzungen im Sinne von § 6 Abs. 8 BauO Bln. Die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter sind dann in diesen Fällen im Bebauungsplan zu prüfen.
Die Festsetzung geringerer Abstandsflächentiefen ist gerechtfertigt, wenn städtebaulich begründete besondere planerische oder bauliche Situationen vorliegen und die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter in der Abwägung berücksichtigt werden. Sie müssen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt werden. Insbesondere ist eine Prüfung der Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erforderlich, insbesondere, da zugleich die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten werden.

Den Umfang der ermöglichten Abstandsflächenverkürzungen verdeutlicht ein Abstandsflächenplan, der für das gesamte Plangebiet auf Grundlage der höchstzulässigen Gebäudeoberkanten die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen darstellt und Unterschreitungen kennzeichnet. Der Abstandsflächenplan zeigt, dass es an einzelnen Stellen des Plangebietes zu Überschreitungen der Straßenmitten bzw. der Abgrenzung zu den Bahnanlagen kommt, sich aber mit Ausnahme gegenseitiger Abstandsflächenüberdeckungen in den Eckbereichen der Innenhöfe im Misch- und Sondergebiet keine gegenseitigen Abstandsflächenüberlagerungen hinsichtlich der untereinander einzuhaltenden Abstandsflächen von Baukörpern ergeben. Die benannten Abstandsflächenüberdeckungen in den Blockecken sind

nach § 6 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) zulässig, weil das Überdeckungsverbot von Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 3 BauO Bln nicht für Außenwände gilt, die in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen, wenn keine Abstandsflächen auf angrenzende Gebäude(teile) fallen.

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.

Gewerbegebietsteil GE 1

Für das bis zu 23-geschossige Hochhaus im Gewerbegebietsteil GE 1 wird durch die Festsetzung eines vom Bauordnungsrecht abweichenden Maßes der Tiefe der Abstandsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB (textliche Festsetzung Nr. 3.2) ein Heranrücken des Baukörpers auf bis zu 5,0 m an die Geltungsbereichsgrenze bzw. an die Bahnanlagen ermöglicht. Damit können sich die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen um bis zu 12,4 m auf Flächen der hier als Viadukt ausgebildeten Bahnanlagen erstrecken.

Die Verringerung der bauordnungsrechtlich notwendigen Abstandsflächentiefe ist städtebaulich erforderlich, um den Vorgaben des Masterplans entsprechend, an dieser Stelle eine deutliche Markierung des nördlichen Gebietseingangs durch ein markantes Hochhaus zu erreichen. Die festgesetzte höchstzulässige Oberkante greift die Höhe eines geplanten Hochhauses ganz im Süden der Europacity unmittelbar am Hauptbahnhof auf. Die Verringerung der Abstandsflächentiefe geht nicht mit einer höheren Ausnutzbarkeit des Baugrundstücks einher, das Nutzungsmaß wird im Gewerbegebietsteil GE 1 einheitlich durch die Festsetzung einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 4,4 bestimmt.

Der Abstand des geplanten Bahnviadukts (Bahnsteig S-Bahnhof) von mindestens 10 m gewährleistet eine ausreichende Belichtung und Belüftung von zur Bahn hin orientierten Arbeitsräumen auch in den unteren Geschossen, zumal das Bahnviadukt nicht als geschlossenes Bauwerk ausgeführt wird.

Die DB Netz AG hat Regelungen im Bebauungsplan 1-62a hinsichtlich Abstandsflächenverkürzungen gegenüber ihren Flächen mit Schreiben vom 21. November 2013 im Grundsatz zugestimmt.

Gewerbegebietsteil GE 2.1

Im Gewerbegebietsteil GE 2.1 wird mit der textlichen Festsetzung 3.3 gegenüber den Bahnanlagen ein Heranbauen an die festgesetzten westlichen Baugrenzen mit Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung für Berlin ermöglicht. Bei dieser Regelung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB handelt es sich um eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 8 BauO Bln. Bei vollständiger Ausschöpfung der mit den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Gebäudehöhen von abschnittsweise 45 bzw. 52,3 m erstrecken sich die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen auf einer Fläche von 168 m² und einer Tiefe bis zu 3,6 m auf Grundstücksflächen der Bahn.

Die Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen ist städtebaulich gerechtfertigt, weil keine Beeinträchtigungen der durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter (gesunde Arbeitsverhältnisse, Brandschutz, Notfallrettung) zu erwarten sind. Die Belichtung und Belüftung von zur Bahn hin orientierten Arbeitsräumen wird schon aufgrund der Breite der Bahntrasse durch die Einschränkung der Abstandsflächentiefe nicht in Frage gestellt.

Die DB Netz AG hat Abstandsflächenverkürzungen auch in diesem Bereich mit Schreiben vom 21. November 2013 im Grundsatz zugestimmt.

Gewerbegebietsteil GE 2.2

Die erweiterten 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 (BauOBln). Gemäß § 6 Abs. 8 BauO Bln hat es damit, soweit sich durch solche ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, sein Bewenden. Der in § 6 Abs. 8 BauO Bln geregelte grundsätzliche Vorrang des Bauplanungsrechts gegenüber dem Bauordnungsrecht setzt allerdings voraus, dass Gesichtspunkte vorliegen, die den Plangeber veranlassen konnten, geringere Abstandsflächen festzusetzen. Dies ist vorliegend der Fall, weil es zu keinen Abstandsflächenüberdeckungen mit benachbarten Gebäuden, sondern nur zu geringfügigen Unterschreitungen der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen gegenüber den angrenzenden Bahnanlagen kommt. Bei vollständiger Ausschöpfung der mit den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Gebäudehöhen von 44,9 bzw. 52,3 m durch die Hochhäuser entlang der Bahn ergeben sich Abstandsflächen, die nicht vollständig auf dem eigenen Grundstück, sondern in einer Länge von zweimal rund 20 m und einer Tiefe von 1,5 - 2,4 m bzw. in einer Länge von rund 60 m und einer Tiefe von 2,0 – 3,4 m auf dem benachbarten Bahngrundstück liegen. Abstandsflächenunterschreitungen zwischen den aufstrebenden höheren Gebäudeteilen der in den unteren Geschossen durchgehenden bahnbegleitenden Bebauung ermöglicht der Bebauungsplan dagegen nicht.

Unter Berücksichtigung der geringen Tiefe des Gewerbegebiets einerseits und der breiten von Bebauung freien Bahntrasse andererseits ist die Festsetzung geringerer Abstandsflächentiefen städtebaulich gerechtfertigt, um entsprechend den Vorgaben des Masterplans entlang der Bahn eine abwechslungsreiche Stadtsilhouette mit einzelnen Hochhäusern realisieren zu können. Beeinträchtigungen der durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter (gesunde Arbeitsverhältnisse, Brandschutz, Notfallrettung) ergeben sich nicht und die DB Netz AG hat den Abstandsflächenverkürzungen im Grundsatz – wie bereits dargelegt – zugestimmt.

Mischgebiete

In den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4.1 ermöglicht der Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baulinien in Verbindung mit den Festsetzungen zu den höchstzulässigen Oberkanten baulicher Anlagen eine Unterschreitung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen gegenüber den Planstraßen 1.1, 1.2 und 1.3 und teilweise auch gegenüber den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.

Der Bebauungsplan ermöglicht durch diese ausdrücklichen Festsetzungen gemäß § 6 Abs. 8 BauOBln eine Bebauung, deren bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche um 2,3 m über die Mitte der Planstraße 1.1, 0,9 m bzw. 1,6 m über die Mitte der Planstraße 1.2, und 1,4 m über die Mitte der Planstraße 1.3 hinausgreift. In einem 15 m langen Straßenabschnitt der Planstraße 1.2 ergeben sich infolge der angrenzend ermöglichten bis zu zehngeschossigen Bebauung im Mischgebiet MI 2 auch größere Überschreitungen der Straßenmitte bis zu 4,6 m.
Überschneidungen mit den bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen gegenüberliegender Gebäude ergeben sich dadurch an keiner Stelle.

Die städtebaulichen Gründe für die ermöglichten Abstandsflächenunterschreitungen ergeben sich aus der Notwendigkeit, die vorhandenen und nur mit hohem Aufwand zu entfernenden Kranbahnfundamente östlich der geplanten gewerblichen Bebauung außerhalb des Straßenraums in die angrenzenden privaten Grundstücksflächen einzubeziehen, um die Führung von Leitungen im künftigen Gehwegbereich nicht zu behindern. Da 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 beeinträchtigt.

Die im Mischgebiet MI 3 ermöglichte Bebauung, deren bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsfläche die Mitte der südlich angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung um bis zu 1,9 m überschreitet, ist insofern unbedenklich, als gegenüberliegend eine größere nicht überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt wird, die als öffentlich zugängliche Platzfläche gestaltet werden soll, so dass es zu keiner Beeinträchtigung der gegenüberliegenden Bebauung oder der Nutzung des Sondergebiets kommt. Eine gegenseitige Überschneidung der Abstandsflächen wird auch an der schmalsten Stelle der dreieckigen Platzfläche durch die beidseitig gegenüber der Verkehrsfläche zurückgesetzte Bebauung ausgeschlossen; der mindestens 20 m betragende Abstand zwischen den Gebäuden sichert eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung von Wohnungen und Arbeitsräumen.

In den Mischgebieten MI 4.1 und MI 4.2 überschreiten die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen die Mitte der angrenzenden Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrbereich. Da eine öffentliche Grünfläche unmittelbar angrenzt, werden durch diese Überschreitung öffentliche oder private Belange nicht beeinträchtigt. Eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung von Wohnungen und Arbeitsräumen ist weiterhin gewährleistet.

Sondergebiet

Die Baukörperfestsetzungen im Sondergebiet stellen eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 8 der Berliner für Bauordnung dar und ermöglichen daher eine Unterschreitung der ansonsten bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen. Demnach darf in diesen Bereichen an die festgesetzten Baugrenzen bis zur höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse bzw. bis zur festgesetzten Oberkante mit Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung für Berlin herangebaut werden, ohne dass es hierzu einer gesonderten Festsetzung im Bebauungsplan bedarf. Der Bebauungsplan ermöglicht damit eine Bebauung, deren sonst erforderliche Abstandsfläche um 1,4 m über die Mitte der Planstraße 1.3 hinausgreift; in einem 15 m langen Straßenabschnitt ergeben sich infolge der angrenzend ermöglichten bis zu zehngeschossigen Bebauung auch größere Überschreitungen der Straßenmitte bis zu 5,1 m. Da es auch hier zu keiner Überschneidung von Abstandsflächen kommt, weil die gegenüberliegenden Flächen nicht für eine Bebauung vorgesehen sind (Platzfläche im Vorfeld der künftigen Bahnbrücke), sind auch hier die öffentlichen und privaten Belange gewahrt und es ergeben sich keine Beeinträchtigungen der durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtgüter.

Die durch den Bebauungsplan ermöglichten Unterschreitungen der Abstandsflächen werden nach Abwägung aller Umstände als erforderlich und vertretbar angesehen.

III.3.3.3 Beschränkung der Überbaubarkeit durch Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Oberirdische Stellplätze und Garagen werden auf Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO nur in beschränktem Umfang zugelassen. In den Mischgebieten sowie im Sondergebiet wird ihre Zulässigkeit auf die überbaubaren Grundstücksflächen beschränkt (textliche Festsetzung Nr. 4.1), was in den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3 und MI 4.1 sowie im SO, aufgrund der getroffenen engen Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche, einem Ausschluss nahe kommt. Dies ist aus städtebaulichen Gründen erforderlich, um öffentlich wirksame

Grundstücksfreiflächen (z.B. Vorgärten) als unverbaute und von abgestellten Fahrzeugen freie Bereiche zu sichern und ihre hochwertige, vorrangig grüngeprägte Gestaltung zu sichern. In den Blockinnenbereichen ist die Beschränkung oberirdischer Stellplätze und Garagen vor allem erforderlich, um ausreichende Flächen für Kinderspiel- und Aufenthaltsbereiche sowie die nötige Wohnruhe zu gewährleisten. Die mit den Beschränkungen verbundenen Eingriffe in die private Baufreiheit sind gerechtfertigt, weil die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen in Tiefgaragen gewährleistet werden kann.

Der sich durch die textliche Festsetzung Nr. 4.1 ergebende größere Spielraum für die Anordnung von Stellplätzen im Mischgebietsteil MI 4.2, wo die überbaubare Grundstücksfläche kaum eingeschränkt wird, erfolgt in Abwägung mit den Interessen der privaten Einzeleigentümer und der Bestandssituation (z.B. technische Schwierigkeiten und unzumutbare finanzielle Belastung beim Bau von Tiefgaragen unter Bestandsgebäuden). § 19 Abs. 4 BauNVO gewährleistet hier im Genehmigungsverfahren die Freihaltung von mindestens 20 % der zulässigen Grundfläche.

Auch im Gewerbegebiet entsprechen die unterschiedlichen Auswirkungen der getroffenen Festsetzungen auf die einzelnen Gebietsteile der planerischen Intention. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4.2 können oberirdische Stellplätze und Garagen auch hier allgemein nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Dadurch werden vor allem die öffentlich wirksamen Grundstücksfreiflächen gegenüber der Planstraße 1.2 und 1.3 und die platzartige Vorfläche im Gewerbegebiet an der Perleberger Straße (künftiger Zugangsbereich S-Bahn) von abgestellten Fahrzeugen freigehalten. Auf den rückwärtigen, vom öffentlichen Straßenraum kaum einsehbaren, Grundstücksfreiflächen gegenüber den Bahnanlagen, wird dagegen die Genehmigung von Stellplätzen und Garagen im Ausnahmetatbestand ermöglicht, weil hier aufgrund der hohen Lärmbelastung durch die Bahnanlagen Freiflächennutzungen nur eingeschränkt möglich sind. Die Anordnung von Stellplätzen auf diesen Flächen soll jedoch nur genehmigt werden, wenn nicht zusätzlich die Errichtung von Tiefgaragen oder Garagengeschossen in den Hauptbaukörpern vorgesehen wird, da ansonsten durch eine unverhältnismäßig hohe Zahl von Stellplätzen unnötiger Verkehr in das Gebiet gezogen würde.

Im Gewerbegebietsteil GE 1, wo die festgesetzten Baugrenzen einen weiten Spielraum für die Anordnung der Baukörper belassen und nur wenige Grundstücksflächen von der Bebaubarkeit ausnehmen, ist die mögliche Anordnung oberirdischer Stellplätze und Garagen vertretbar, weil dieser Teil des Plangebietes aufgrund seiner Lage (kein beidseitig baulich gefasster Straßenraum, kein konkretisiertes städtebauliches oder Nutzungskonzept) anderen Gestaltungsprinzipien folgt und aufgrund der gewerblichen Nutzung nur geringe Anforderungen an Aufenthaltsbereiche im Freien zu stellen sind.

Die Zulässigkeit von Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO, von denen Wirkungen wie von Gebäuden ausgehen, wird im gesamten Plangebiet auf Grundlage von § 23 Abs.5 BauNVO außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen auf den Ausnahmetatbestand beschränkt (textliche Festsetzung Nr. 4.1 und 4.2). Die genannten Anlagen sollen auf Grundlage einer Einzelfallprüfung nur zugelassen werden, wenn von ihnen keine Beeinträchtigung des Stadtbildes, insbesondere der öffentlichen Straßenräume und Grünflächen ausgeht und sie mit dem Ziel der Freihaltung angemessen großer wohnungsbezogener Freiflächen in den Mischgebieten und im Sondergebiet vereinbar sind.

III.3.3.4 Bauweise

In den Mischgebieten MI 1, MI 2, MI 3, MI 4.1, MI 4.2 und im Sondergebiet wird die geschlossene Bauweise gemäß § 22 Abs. 3 BauNVO festgesetzt. Damit wird bestimmt, dass die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten sind.

Mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise wird eine innenstadttypische Blockrandbebauung angestrebt, bei der auch nach Aufteilung in kleinere Baugrundstücke keine schlecht nutzbaren und die Grundstücksausnutzung erschwerenden seitlichen Bauwiche verlangt werden. Gleichzeitig übernimmt die geschlossene Bauweise wichtige Immissionsschutzwirkungen. Sie ist erforderlich, damit die an den Außenkanten der Blöcke auftretenden Lärmbelastungen nicht in die Blockinnenbereiche hineinwirken können und dort sowohl auf den blockinternen Freiflächen als auch in den hierhin ausgerichteten Aufenthaltsräumen von Wohnungen und den vorgelagerten Außenwohnbereichen (Balkone, Loggien, Terrassen) eine angemessene Wohnruhe gewährleistet werden kann.

In den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 wird als abweichende Bauweise festgesetzt, dass entlang der Bahn Gebäude im ersten bis fünften Vollgeschoss in der geschlossenen Bauweise ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten sind und damit eine in diesen Geschossen durchgehende Bebauung gewährleistet ist, um in Ergänzung der getroffenen Schallschutzfestsetzungen im angrenzenden Mischgebiet, eine lärmschützende Wirkung für künftige Wohnnutzungen und für angrenzende Freiflächen zu entfalten. Um eine stadtbildunverträgliche einheitlich hohe weithin sichtbare Riegelbebauung mit mehr als 500 m Länge zu vermeiden, werden im Bebauungsplan deshalb punktuell deutlich höhere Gebäudeteile zugelassen, so dass die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise über alle Geschosse hier nicht zielführend wäre. Oberhalb des fünften Vollgeschosses sind daher seitliche Grenzabstände einzuhalten. Im Bebauungsplan wird damit eine Bebauung vorgegeben, die aus einer Abfolge von Einzelbaukörpern mit unterschiedlichen Höhen besteht, die in den unteren Geschossen über eine durchgehende Sockelbebauung miteinander verbunden sind.

Zwar schließt der Wortlaut von § 22 Abs. 3 BauNVO nicht aus, dass trotz Festsetzung der geschlossenen Bauweise bei einem besonders breiten Baugrundstück an die beiden seitlichen Grundstücksgrenzen je ein Gebäude gebaut wird, zwischen diesen beiden Gebäuden aber ein Baulücke verbleibt („innerer Abstand“). Nach herrschender Rechtsmeinung wäre dies aber gleichwohl unzulässig, weil es dem Sinn und Zweck der Vorschrift zuwider laufen würde, eine lückenlose Bebauung zu erreichen. Die Einhaltung eines seitlichen Grenzabstands in den oberen Geschossen ist aufgrund der bauordnungsrechtlich erforderlichen geringeren Abstandsflächentiefe für Gewerbegebiete von 0,2 H auch gegenüber den Hochhäusern möglich und entspricht dem vorliegenden städtebaulichen Konzept. Die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenvorschriften sind hier zu beachten. Ein durchgehender Schallschutz bis in 22,0 m Höhe (ggf. durch aufgesetzte Lärmschutzelemente sofern keine Bebauung in mindestens gleicher Höhe vorgesehen ist), wird über den städtebaulichen Vertrag abgesichert.

Im GE 2.1 wird die durchgehende Bebauung auf einer Breite von 6,0 m zugunsten eines Durchgangs im Erdgeschoss unterbrochen. Mit dem hier festgesetzten Luftgeschoss wird ein öffentlicher Zugang zum westlich angrenzend geplanten S-Bahnhof planungsrechtlich vorbereitet. Die damit einhergehende Unterbrechung der Schallschutzwirkung ist lediglich gering und hauptsächlich auf die angrenzenden Verkehrsflächen (Planstraße 1.2, verkehrsberuhigter Bereich) beschränkt.

Neben der Schutzwirkung für die östlich angrenzende Bebauung kann mit der lückenlosen bahnbegleitenden Bebauung auch die Aufenthaltsqualität des Stadtplatzes, der zur Erschließungsstraße hin gelegenen Freiflächen und im Straßenraum selbst verbessert werden; ihre Realisierung stellt jedoch keine zwingende Voraussetzung für deren Nutzbarkeit oder die Nutzbarkeit des Mischgebiets dar.

Im Gewerbegebietsteil GE 1 wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet, weil dort auch solitäre Baukörper ermöglicht werden sollen, und weil durch den weitgehenden Ausschluss einer Wohnnutzung der Aspekt der nächtlichen Dauerbelüftung und der Anordnung ruhiger Außenwohnbereiche und die damit verbundene notwendige Ausbildung ruhiger Ge-

bäudeseiten entfällt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse können durch bauliche Schallschutzmaßnahmen ausreichend gewährleistet werden.

III.3.4 Verkehrsflächen und Wegerechte

Der Bebauungsplan setzt auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest. Damit werden die für die Verkehrserschließung erforderlichen Flächen gesichert. Die Festsetzungen folgen dem städtebaulichen Konzept des Masterplans und unterscheiden zwischen allgemeinen Straßenverkehrsflächen, die allen Verkehrsarten gleichrangig zur Verfügung stehen sollen, und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, die in erster Linie für Fußgänger und Radfahrer, ggf. auch für einen begrenzten Anliegerverkehr zur Verfügung stehen. Ergänzt wird dieses Erschließungssystem durch einzelne Wegeverbindungen innerhalb der Baugebiete, deren allgemeine Zugänglichkeit über entsprechende Geh- und Radfahrrechte gesichert werden soll, die jedoch überwiegend weiterhin privaten Zwecken dienen können.

III.3.4.1 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt die künftigen Straßenverkehrsflächen fest und grenzt sie durch Straßenbegrenzungslinien gegenüber Bauflächen, Grünflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ab. Die Heidestraße, die in ausgebautem Zustand die Haupterschließungsfunktion für das Gebiet übernehmen wird, ist dabei nicht Teil des Plangebiets, sondern Gegenstand des durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am 13. März 2013 festgesetzten Bebauungsplans 1-63.

Die im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans liegenden neuen Baufelder westlich dieser Hauptachse werden durch drei im rückwärtigen Bereich miteinander verbundene Stichstraßen erschlossen, die in einer Breite von 16,0 bis 20,0 m als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt werden. Diese Straßenbreiten ermöglichen neben einer für eine Anliegerstraße ausreichenden Fahrbahnbreite und großzügig bemessenen Gehwegen zu beiden Straßenseiten die Einordnung von öffentlichen Parkständen (je nach Straßenbreite ein- oder beidseitig) und Straßenbäumen. Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Festsetzung des Bebauungsplans (textliche Festsetzung Nr. 9.2), sondern der Ausführungsplanung.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a grenzt im Osten unmittelbar an die im Bebauungsplan 1-63 festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche der Heidestraße, so dass eine Erschließung der angrenzenden Baufelder auch von dort erfolgen kann. Dies betrifft vor allem die Medienerschließung und die Zugänglichkeit der Gebäude für Fußgänger und Radfahrer, während die Fahrerschließung (Zufahrt Tiefgaragen) über die Planstraßen erfolgen soll.

Für zwei in der Planzeichnung verortete Abschnitte (H und I sowie J und K) wird die im Bebauungsplan 1-63 für die Heidestraße festgesetzte Straßenbegrenzungslinie durch den Bebauungsplan 1-62a geändert (ergänzt). Mit der textlichen Festsetzung Nr. 9.3 wird bestimmt, dass die Geltungsbereichsgrenze in den benannten Abschnitten zugleich Straßenbegrenzungslinie ist, während für die entsprechenden Abschnitte im Bebauungsplan 1-63 keine Straßenbegrenzungslinie festgesetzt wird. Die Änderungen erfolgen in Anpassung an das überarbeitete städtebauliche Konzept im Plangebiet und die aktuelle Ausbauplanung für die Heidestraße. Im Mischgebietsteil MI 2 berücksichtigt die 1 m lange zusätzliche Straßenbegrenzungslinie zwischen den Punkten H und I die zurückgenommene Breite der Planstraße 2 von 20 auf 19m. Zwischen dem Mischgebietsteil MI 3 und dem Sondergebiet ist anstelle einer ursprünglich geplanten in die Heidestraße einmündenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche nunmehr eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberu-

higter Bereich“ und eine Gehwegüberfahrt zur Heidestraße vorgesehen, weshalb auch hier eine ergänzende Abgrenzung der Heidestraße mittels Straßenbegrenzungslinie erfolgt.

III.3.4.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Im Unterschied zu den Straßenverkehrsflächen werden Verkehrsflächen, für die eine aufenthaltsbezogene Gestaltung und Nutzung und eine Beschränkung oder ein Ausschluss einzelner Nutzerkreise in Betracht kommt als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Im Hinblick auf die überwiegende künftige Nutzung wird dabei unterschieden zwischen verkehrsberuhigten Bereichen, die gleichzeitig dem Fußgänger- und Radverkehr aber auch eingeschränkt dem Kfz-Verkehr dienen sollen und Bereichen, die weitestgehend Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleiben sollen.

(a) Fußgängerbereich (Nordhafenplatz)

Im Norden des Plangebiets soll gegenüber der geplanten Parkanlage östlich der Heidestraße eine großzügige teilweise begrünte Platzfläche geschaffen werden, die mit angrenzenden hochwertigen Wohn- und Büronutzungen, Gastronomie- und Dienstleitungsangeboten sowie qualifizierten kleineren Einzelhandelsbetrieben einen qualitätvollen Aufenthaltsort für Anwohner, Beschäftigte und Touristen bilden soll und die Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zum späteren S-Bahnhof herstellt.

Die Platzfläche wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" festgesetzt. Damit begründet sich eine vorrangig aufenthaltsbezogene Gestaltung und Nutzung der Platzfläche, die nur eingeschränkt darüber hinausgehende verkehrliche Funktionen (z.B. Anlieferung, Müllentsorgung und Radverkehr in angepasster Geschwindigkeit) übernehmen soll. Eine verkehrliche Anbindung an die Heidestraße ist aufgrund der Nähe zur Einmündung der Zufahrt zur Nordhafenbrücke ohnehin nur in Form einer Gehwegüberfahrt (Einfahrt von Norden und Ausfahrt nach Süden) ganz im Süden der Platzfläche möglich und im Rahmen der Ausbauplanung Heidestraße entsprechend vorgesehen.

Die Platzfläche steht über die Heidestraße hinweg in Verbindung mit den vorhandenen bzw. im Bebauungsplan 1-62b vorgesehenen Grünflächen am Nordhafen, die sich nach Süden über einen Uferweg entlang des Schifffahrtskanals fortsetzen werden. Deshalb wird eine Gestaltung als begrünter städtischer Platz angestrebt; die Festsetzung als Verkehrsfläche schließt eine entsprechende Begrünung von Teilflächen nicht aus.

Eine Begrünung der Platzfläche ist ferner notwendig, um eine Verbesserung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu bewirken und Ersatzmaßnahmen für die planfestgestellte Ausgleichsfläche „Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs“ am Parkplatz des ehemaligen Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs aufzunehmen, die im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans beseitigt werden muss. Geeignete Maßnahmen, z. B. Baum- und Gehölzpflanzungen mit einem Gesamtkostenäquivalent von knapp 100.000 € (s. II.2.4.2) sind innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche umsetzbar; die Durchführung der Ersatzmaßnahmen durch den Grundstückseigentümer wird vertraglich geregelt.

Bei entsprechender Gestaltung, die auch gegenüber dem Straßenverkehrslärm der Heidestraße abgeschirmte Bereiche schafft, bietet die Platzfläche städtische Aufenthaltsqualitäten und kann auch für die Kurzzeiterholung genutzt werden.
Weiterhin ist bei der Gestaltung der Fläche der Verlauf einer planfestgestellten unterirdischen Entwässerungsleitung und deren Zugänglichkeit für notwendige Wartungs- und Reparaturarbeiten zu beachten.

Die Berücksichtigung der benannten Aspekte im Gestaltungskonzept wird über eine vertraglich eingeforderte Durchführung qualitätssichernder Verfahren und notwendige Abstimmungen mit dem Land Berlin abgesichert.

(b) Verkehrsberuhigte Bereiche“

Am Nordrand des Sondergebiets stellt ein „verkehrsberuhigter Bereich“ die Verbindung zwischen der Heidestraße und dem dort im Bebauungsplan 1-62b vorgesehenen Stadtplatz mit der Planstraße 1.3 und der geplanten Brücke über die Bahnanlagen in Richtung Moabit her. Neben seiner Verbindungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer kann die 7,0 m breite Verkehrsfläche auch Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Gebäude übernehmen.

Die Döberitzer Straße ganz im Süden des Plangebietes wird ebenfalls als „verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt. Die bereits bestehende Verkehrsfläche soll künftig die Funktion einer überörtlichen Grünverbindung (Döberitzer Grünzug) in Ost-West-Richtung zwischen dem Fritz-Schloß-Park und dem Panke-Grünzug übernehmen, muss darüber hinaus aber auch die notwendige Erschließung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke sichern und soll im Bedarfsfall als Zufahrt zum gemeinsamen Rettungsplatz der Fern-, S- und U-Bahn dienen.

Ergänzend zur festgesetzten Zweckbestimmung wird durch textliche Festsetzung geregelt, dass durch die Anlage von Grünstreifen und Alleebaumpflanzungen die Funktion der Döberitzer Straße als Teil einer übergeordneten Grünverbindung entsprechend der Darstellungen des Flächennutzungsplans und der bezirklichen Planungsziele berücksichtigt wird (vgl. Kap. II.2.1).

(c) „Fußgänger- und Radfahrbereich“

Öffentliche Verkehrsflächen, die vorrangig übergeordnete Verbindungsfunktionen für den Fußgänger- und Radverkehr und bei ausreichender Breite auch Aufenthaltsfunktionen wahrnehmen sollen, werden mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ festgesetzt. Sie sollen das straßenunabhängige Wegenetz ergänzen und können auch als Zufahrt für Feuerwehr-, Rettungs- und Müllfahrzeuge genutzt werden. Die straßenverkehrsrechtliche Aufteilung der Fläche in einen Fußgängerbereich und einen separaten Radweg ist im Rahmen der Festsetzung ebenfalls möglich.

Als „Fußgänger- und Radfahrbereich“ wird im mittleren Teil des Plangebiets an der Bahntrasse eine etwa 470 m² große Fläche im Zugangsbereich der hier geplanten Brücke über die Bahnanlagen festgesetzt, der im Übrigen im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs 1-88 C liegt. Südlich davon stellt ein 7,5 m breiter, die Grünfläche begleitender Weg eine direkte Verbindung für Fußgänger- und Radfahrer zur Döberitzer Straße her.

III.3.4.3 Geh- und Radfahrrechtsflächen

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB Flächen fest, die mit Geh-, und Radfahrrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind und bereitet so die grundbuchliche Sicherung dieser Rechte vor.

Im Gewerbegebietsteil GE 2.1 wird über die Fläche mit der Bezeichnung G1 die Grundlage geschaffen, den im Masterplan vorgesehenen südlichen Zugang zum geplanten S-Bahnhof Perleberger Brücke im Rahmen der Gebietsentwicklung umzusetzen. Weil sich die 6,0 m breite Fläche abschnittsweise mit der überbaubaren Grundstücksfläche überlagert, wird in diesem Bereich die Ausbildung des ersten Vollgeschosses als Luftgeschoss bestimmt. Da die Fläche in den Obergeschossen überbaubar ist, wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 6.1 auch eine Mindesthöhe des potentiellen Durchgangs (5,0 m) festgelegt, um eine ausreichende Belichtung und Durchlüftung sowie für Fußgänger angenehme Raumproportionen zu gewährleisten. Die Privatnützigkeit der Fläche ist gewährleistet, da sie sowohl unter- als auch überbaubar ist und auch der Erschließung der hier zulässigen kleinen Ladengeschäfte dienen kann. Um den möglichen Lärmeintrag in das Plangebiet zu minimieren, wird für den Durchgang eine Festsetzung zur Ausstattung mit absorbierender Decken- und Wandauskleidung (textliche Festsetzung Nr. 5.11) getroffen.

Im Sondergebiet wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 6,2 ein weiteres Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit vorbereitet. Die 5,0 m breite Fläche mit der Bezeichnung

G2 ermöglicht eine geradlinige Wegeverbindung vom geplanten Brückenbauwerk über die Bahnanlagen bis zum wasserseitigen Stadtplatz im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b und von dort über eine weitere geplante Brücke zu den Stadtquartieren östlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals.

III.3.5 Öffentliche Grünflächen

Der Bebauungsplan setzt im Südwesten des Plangebiets gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB öffentliche Grünflächen mit einer Gesamtfläche von knapp 5.300 m² fest. Damit soll einerseits den Belangen von Natur und Umwelt Rechnung getragen und andererseits ein Grünflächenangebot für die neuen Baugebiete geschaffen werden.

Die schmale Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz“ zwischen der Bahntrasse und dem Mischgebiet nördlich der Döberitzer Straße verbindet den geplanten „Döberitzer Grünzug“ mit den Baufeldern entlang der Planstraße 1 und leistet einen Beitrag zur Versorgung der angrenzenden Baublöcke mit wohnungsnahen Grünflächen und insbesondere mit öffentlichen Kinderspielplatzflächen. Die Parkanlage wird im Osten durch einen Geh- und Radweg begrenzt an den eine weitere etwa 1.000m² große Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ angrenzt. Beide Grünflächen sind zusammen mit der Wegeverbindung als funktionale und gestalterische Einheit zu betrachten.

Der sich rechnerisch ergebende Bedarf an Kinderspielflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a von rund 2.500 m² Nettospielfläche (1,0 m² nutzbare Spielplatzfläche je Einwohner), der auch mit dem Berliner Richtwert für die Mindestgröße zur Anlage eines allgemeinen Spielplatzes im Einklang steht, kann innerhalb der 4.300 m² großen öffentlichen Grünfläche im Grundsatz abgedeckt werden. Die Anlage der Spielflächen wird im Bebauungsplan durch die festgesetzte Zweckbestimmung der Grünfläche als „Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz“ planungsrechtlich ermöglicht. Zur Anordnung und Dimensionierung der Kinderspielflächen trifft der Bebauungsplan dagegen keine Festsetzungen, um der Entwurfsplanung nicht vorzugreifen.

Zum Schutz vor Lärmimmissionen der angrenzenden Bahnanlagen wird die Errichtung eines rund 225 m langen durchgängig mindestens 5,0 m hohen Lärmschutzbauwerks (39,0 m über NHN) festgesetzt. Damit kann der Lärmpegel großflächig auf unter 60 dB(A) gesenkt werden.

Die Herstellung der Spielflächen in dem benannten Umfang und ihre Eingrünung sowie die Errichtung der Lärmschutzwand werden mit den Grundstückseigentümern vertraglich geregelt. Die Herstellung der übrigen Parkanlage erfolgt durch das Land Berlin. Über Ausgleichsmaßnahmen, die im Bebauungsplan 1-63 für Eingriffe infolge des Ausbaus der Heidestraße erforderlich sind und nicht im Geltungsbereich des Straßen-Bebauungsplans ausgeglichen werden können, steht dafür ein Gesamtkostenäquivalent von 110.000 EUR (brutto) z.B. für Baum- und Gehölzpflanzungen zur Verfügung.

<u>Versorgung mit Grünflächen</u>

Die Versorgung des Plangebiets mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen wird in Abschnitt II.2 dieser Begründung (Umweltbericht) sowie im Abschnitt IV.4.2 („Auswirkungen auf die Infrastruktur – Versorgung mit Grün- und Spielflächen) erläutert.

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 Dachbegrünung

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 7.1 sind mit Ausnahme einiger Sonderfälle alle Dachflächen im Plangebiet extensiv zu begrünen. Als extensive Dachbegrünung gilt eine naturnahe Bepflanzung der Dachflächen, die sich nach dem Anwachsen weitgehend selbst erhält. Die dabei verwendeten Pflanzen müssen weitgehend geschlossene und flächige Vegetationsbestände bilden und entsprechend anspruchslos sowie anpassungs- und regenerationsfähig sein, um unter den extremen Standortbedingungen auf dem Dach zu bestehen (wie z.B. Gräser und Moose). Eine Extensivbegrünung kann kostengünstig angelegt werden und erfordert nur geringen Pflegeaufwand.

Mit der geforderten Dachbegrünung können Beeinträchtigungen des Naturhaushalts begrenzt und eine Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen erreicht werden. Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch den zusätzlichen Dachaufbau verringert und einer Aufheizung der Dächer entgegengewirkt. Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet, teilweise zumindest zeitlich verzögert weitergegeben. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil-) Lebensraum von Vögeln. Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und – bei austauschschwachen Wetterlagen – anregend auf Ausgleichströmungen.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begrünung sind die Bestandsgebäude in den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 (unzumutbare finanzielle Belastung der Privateigentümer bei Umbaumaßnahmen) sowie Dachflächen, die höher als 40,0 m über Gehwegniveau bzw. 75,0 m über NHN liegen, weil hier die positiven Wirkungen der Begrünung nur eingeschränkt zum Tragen kommen. Die Verpflichtung zur Begrünung gilt außerdem nicht für technische Einrichtungen, Beleuchtungsflächen und Terrassen. Der Anteil dieser Flächen darf aber nicht mehr als 40 % der jeweiligen Dachfläche betragen. Die Errichtung von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie schließt eine Dachbegründung dagegen nicht grundsätzlich aus und wird deshalb mit den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht flächenmäßig beschränkt; bei entsprechender Pflanzenauswahl ist eine Begrünung auch auf den beschatteten Flächen unterhalb der Solaranlagen möglich. Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind somit unter Berücksichtigung der textlichen Festsetzung Nr. 2.4 auf allen Dachflächen zulässig, wenn die darunter liegenden Dachflächen begrünt werden.

Die Dachbegrünung stellt auch eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO für die Nutzungsmaßüberschreitungen dar und trägt dazu bei, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden. Die Verpflichtung zur extensiven Begrünung der Dachflächen gilt unabhängig von der möglichen Dachform. Wählt ein Bauherr kein flach geneigtes Dach für sein Vorhaben, hat dies zur Folge, dass die Baukosten steigen, weil sich die Dachbegrünung bei steilen Dächern wesentlich schwerer verwirklichen lässt.

III.3.6.2 Pflanzbindung, Erdüberdeckung von Tiefgaragen

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts und aus stadtgestalterischen Gründen wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen gärtnerisch anzulegen, zu unterhalten und die Bepflanzungen zu erhalten sind (textliche Festsetzung Nr. 7.2). Im Sinne des Naturschutzes kann auch eine ruderale Wiese eine gärtnerische Anlage sein.
Darüber hinaus dient auch diese Festsetzung der Sicherung von Maßnahmen zum Ausgleich der durch den Bebauungsplan ermöglichten Nutzungsmaßüberschreitungen i.S.v. § 17 Abs. 2 BauNVO. Die Verpflichtung zur gärtnerischen Anlage der nicht überbaubaren Grundstücksflächen betrifft auch Tiefgaragen(-teile), die mit einer mindestens 80 cm betragenden Erd-

schicht zu überdecken sind. Die planungsrechtliche Sicherung einer Erdüberdeckung von mindestens 80 cm über der Oberkante von Tiefgaragen ermöglicht eine qualifizierte Begrünung dieser Flächen unter Einbeziehung von Sträuchern und kleinkronigen Bäumen und hilft diesen, auch regenarme Perioden zu überdauern. Der Erhalt der Bepflanzungen - gegebenenfalls durch Ersatzpflanzungen - wird ebenfalls verbindlich festgesetzt.

Um die Anlage von Wegen und Zufahrten, aber auch eine Überdeckung von Tiefgaragen(teilen) z.B. durch Terrassen oder Wege nicht auszuschließen, entfällt in diesen Fällen die Begrünungspflicht. Ebenfalls von der Begrünungspflicht ausgenommen werden Vorgartenbereiche, die der Anlage von Schankterrassen gastronomischer Betriebe dienen oder für Warenauslagen bzw. das Betrachten von Waren in Schaufenstern angrenzender Geschäfte benötigt werden. Dies betrifft aufgrund der Zulässigkeitsbeschränkungen für Einzelhandelsnutzungen jedoch nur ausgewählte Flächen.

III.3.6.3 Baumpflanzungen

Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts, aus Gründen der Stadtbildgestaltung und der Wohnqualität werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB im Mischgebiet und im Gewerbegebiet Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 7.3). Neben der Bedeutung für die Biotopentwicklung und das Landschaftsbild wirken sich die Baumpflanzungen positiv auf den Wasserhaushalt und das Lokalklima aus. Die Begrünungsverpflichtung ist zugleich eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO für die durch den Bebauungsplan ermöglichten Überschreitungen der in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Maße der baulichen 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. Unter Berücksichtigung der Bestandsprägung auf den Einzelgrundstücken Heidestraße 45 – 55 im Süden des Plangebietes werden diese Grundstücke in die textliche Festsetzung 7.3 von der Pflanzverpflichtung ausgenommen.

Die Pflanzdichte von einem Laubbaum je 600 m² Grundstücksfläche in den Mischgebieten, den Gewerbegebieten und im Sondergebiet berücksichtigt den mit dem Bebauungsplan ermöglichten Grad der Überbauung und Flächenversiegelung. Nutzungsbedingt stehen in diesen Gebieten nicht ausreichend Flächen zur Verfügung, um eine höhere Pflanzdichte umsetzen zu können.

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.

Die Festsetzung erfolgt auch unter Berücksichtigung notwendiger Ersatzpflanzungen für die Fällung von Bäumen, die nach Baumschutzverordnung geschützt sind. Um einen Anreiz zu bieten, vorhandene Bäume zu erhalten, sind sie auf die Zahl zu pflanzender Bäume anrechenbar.

III.3.7 Festsetzungen zum Immissionsschutz

III.3.7.1 Lärmschutz

Das Gebot der Konfliktbewältigung erfordert im Bebauungsplan eine Auseinandersetzung mit der für die künftige Bebauung zu erwartenden Lärmbelastung. (siehe hierzu auch Kapitel II.2.2.1, II.2.4.5, III.3.1.1, III.3.1.2, III.3.1.3) Die Lösung planerisch zu bewältigender Lärmschutzkonflikte muss dabei grundsätzlich auf der Planungsebene erfolgen und kann nicht auf ein nachfolgendes Genehmigungsverfahren (z.B. Baugenehmigungsverfahren) verlagert werden. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a westlich der Heidestraße sind dabei vor allem Lärmemissionen durch den Kraftfahrzeugverkehr auf der Heidestraße sowie durch den Eisenbahnverkehr auf den unmittelbar westlich des Plangebietes angrenzenden Bahnanlagen maßgeblich.

Weiterhin zu berücksichtigen sind die Lärmemissionen durch den Verkehr auf der Perleberger Straße, der Minna-Cauer-Straße und auf den gebietsinternen Erschließungsstraßen, während weitere Lärmquellen wie Gewerbe und Luftverkehr für das Plangebiet als schalltechnisch nicht relevant eingeschätzt und daher nicht in die schalltechnische Untersuchung einbezogen wurden.

Zur Bewertung der Lärmbelastung für die Neubebauung im Plangebiet wird die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) herangezogen, die Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei städtebaulichen Planungen gibt und im Beiblatt 1 Orientierungswerte für verschiedene Baugebiete angibt, deren Einhaltung tags (6:00 bis 22:00) und nachts (22:00 bis 6:00) anzustreben ist. Die dort benannten Orientierungswerte für die Belastung durch Verkehrslärm betragen für Mischgebiete 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts und für Gewerbegebiete 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

(a) Gutachterliche Grundlagen

In einer ersten Untersuchung (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/ Heidestraße, Abschlussbericht November 2011) wurde das künftige Verkehrsaufkommen auf der Heidestraße bis zum Jahr 2025 prognostiziert, das sich aus dem Durchgangsverkehr und dem zusätzlichen Verkehr, der aus der Gebietsentwicklung resultiert, zusammensetzt. Dabei wurden drei unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Heidestraße untersucht, die sich bezüglich der zu erwartenden Geräuschimmissionen im Bebauungsplangebiet aber nur wenig unterscheiden (lediglich in den nördlichen Randlagen ergeben sich Unterschiede von bis zu 2 dB). 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.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-62a wurden aufgrund von Überarbeitungen des städtebaulichen Konzeptes für die Flächen westlich der Heidestraße, zum Jahreswechsel 2013/2014 geänderter Rahmenbedingungen zur Berücksichtigung des Schienenverkehrslärms (Schall 03 - Entfall des sog. „Schienenbonus“) sowie neu von der Bahn herausgegebener Prognosedaten für den ab 2025 zu erwartenden Zugverkehr auf den angrenzenden Bahnstrecken mehrfach erneute schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, die sich vor allem mit den Lärmimmissionen entlang der Bahntrasse auseinandersetzen, aber auch eine neuerliche Begutachtung der Lärmsituation an der Heidestraße vornehmen.

Der nachfolgenden Bewertung der Lärmbelastungssituation im Plangebiet und den geplanten Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans liegen die Ergebnisse des aktuellen Gutachtens („Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungs-

plans 1-62a im Bezirk Mitte von Berlin“, ALB Akustik-Labor Berlin) vom April/Mai 2016 zugrunde.

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen anhand eines Schallausbreitungsmodells, das die geplante Neubebauung in verschiedenen Ausbauszenarien berücksichtigt und zusätzlich den vorhandenen/künftigen Gebäudebestand im näheren Umfeld, d.h. östlich der Heidestraße, südlich der Döberitzer Straße sowie westlich der Bahnanlagen mit einbezieht. Dabei wurde in den Berechnungen vom „worst-case“ für die im Plangebiet vorgesehene Bebauung im Hinblick auf die abschirmende Wirkung und die Reflexion durch angrenzende Gebäude (d.h. geringe Abschirmung und starke Mehrfachreflexionen) ausgegangen.

Die Beurteilungspegel, die durch die Straßen- und Schienenverkehrslärm unter Berücksichtigung zukünftig zu erwartender Verkehrsmengen (Prognosejahr 2025) verursacht werden, wurden an insgesamt rund 230 Immissionsorten an den künftigen Gebäudefassaden gemäß städtebaulichem Konzept geschossweise für den Tageszeitraum (6 - 22 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22 - 6 Uhr) ermittelt. Zur Beurteilung der Lärmbelastung außerhalb der Gebäude (Grün- und Verkehrsflächen sowie sonstige Freiflächen z.B. auf den Baugrundstücken) wurden ergänzend flächenhafte Schallimmissionspläne erstellt, die die Lärmbelastung in 2 m Höhe abbilden.

Die Verkehrsprognosen zum Kfz-Verkehr im Jahr 2025 wurden aus der aktuellen Verkehrsuntersuchung (Argus - Stadt- und Verkehrsplanung: Verkehrsprognose Bebauungsplan I-62a (Berlin Heidestraße / Europacity), März 2016) übernommen und berücksichtigen in den Planstraßen das künftige Verkehrsaufkommen im Vollausbauzustand (siehe auch IV.3 (b) der Begründung).

Die Verkehrsprognosen zum Schienenverkehr im Jahr 2025 berücksichtigen die 2015 von der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellten Zugverkehrsdaten für die Strecken 6106 (HuL-Gütergleise einschließlich geplanter Erweiterung), 6107, 6134 und 7368 (Regional- und Fernverkehr) und 6020 und 6170 (Stadtbahntrasse) sowie für die Strecken 6017 und 6019 (im Bau befindliche S-Bahnlinie 21) hinsichtlich Streckenbelegung und zulässiger Höchstgeschwindigkeiten.

Berechnungsergebnisse und untersuchte Szenarien

Die höchsten Beurteilungspegel in den Baugebieten, die auch für Wohnnutzungen vorgesehen sind, werden demnach an den Gebäudefassaden entlang der Heidestraße mit am Tag bis zu 74 dB(A) und in der Nacht bis zu 68 dB(A) prognostiziert. Das entspricht Überschreitungen des Orientierungswertes nach DIN 18005-1 um 14 dB(A) am Tag und 18 dB(A) in der Nacht. Damit werden dort auch die von den Fachgutachtern angesetzten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten.

Auch die Gebäude entlang der von der Heidestraße abgehenden Erschließungsstraßen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden orientierungswert-überschreitenden Lärmbelastungen ausgesetzt sein, da hier die abschirmende Wirkung der Straßenrandbebauung der Heidestraße unterbrochen ist und zusätzlich die Lärmbelastungen der westlich gelegenen Bahnanlagen auf das Plangebiet einwirken. Die höchsten prognostizierten Beurteilungspegel sind mit bis zu 70 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts in Straßenabschnitten zu verzeichnen, die weniger als 20 m von der Heidestraße entfernt liegen; aber auch die weiter von der Heidestraße entfernt liegenden Gebäudefassaden werden fast flächendeckend von Überschreitungen der Orientierungswerte im Tag- und Nachtzeitraum betroffen sein.

Die Emissionen der Bahnanlagen führen ebenfalls zu deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte im Tag- und Nachtzeitraum. Bei den Berechnungen wurden neben den vorhandenen Strecken auch die Planungen für die Ausziehgleise der BEHALA (Güterverkehr) und die geplante Trasse der S-Bahn S 21 einbezogen. Vor allem durch die angenommene

starke Frequentierung der Gütergleise im Nachtzeitraum (gemäß Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für die Strecke 6106) sind annähernd gleiche Lärmbelastungen im Tages- und im Nachtzeitraum zu erwarten.

Die höchsten Beurteilungspegel werden mit bis zu 74 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts für die der Bahn zugewandten Gebäudeseiten im Norden des Gewerbegebietes prognostiziert; das entspricht Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte von bis zu 9 dB(A) am Tag und 16 dB(A) in der Nacht. In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2, wo die Bahntrassen teilweise in Troglage verlaufen und die Gütergleise enden, nimmt die Lärmbelastung nach Süden hin deutlich ab; südwestlich des Gewerbegrundstücks Heidestraße 46 - 52 sind mehr als geringfügige Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005-1 nur noch im Nachtzeitraum (bis zu 58 dB(A)) zu erwarten.

Ebenfalls etwas geringeren Lärmbelastungen sind die Gebäude im gegenüber den Bahnanlagen weiter zurückgesetzten Sondergebiet ausgesetzt (bahnseitig bis zu 69dB(A) tags und 66 dB(A) nachts), wobei die lärmabschirmende Wirkung des geplanten Rampenbauwerks zur künftigen Bahnbrücke noch nicht berücksichtigt ist.

Für die Freiflächen in den Blockinnenbereichen und die Innenhoffassaden im Mischgebiet und im Sondergebiet ist die Eigenabschirmung der Gebäude im endgültigen Ausbauzustand ausreichend wirksam, um die Orientierungswerte der DIN 18005-1 im Tageszeitraum in allen Geschossen und im Nachtzeitraum mindestens bis zum sechsten bzw. siebten Vollgeschoss, d.h. bis in eine Höhe von 23,5 m einzuhalten. Überschreitungen der Orientierungswerte für Mischgebiete sind lediglich in den oberen Geschossen der über die Blockrandbebauung hinausragenden Außenwände der Hochhausstandorte möglich. Sie können teilweise alle vier aufragenden Außenwände eines Gebäudes betreffen; im Mischgebiet MI 1 und im Sondergebiet wurden dabei rechnerisch Überschreitungen von bis zu 4 dB(A) für die jeweils dem Blockinnenbereich zugewandte Gebäudeseite ermittelt.

Im endgültigen Ausbauzustand profitieren insbesondere die den Planstraßen 1.1, 1.2 bzw. 1.3 zugewandten Außenwände der Gebäude in den Mischgebieten MI 1 – MI 3 von der abschirmenden Wirkung der Bebauung im Gewerbegebiet gegenüber Schienenverkehrslärm; trotzdem kann eine Einhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 im Tageszeitraum nicht überall und im Nachtzeitraum nirgendwo gewährleistet werden. Ursache hierfür sind vor allem Lärmemissionen der Planstraße selbst, die im Ergebnis des Verkehrsgutachtens (siehe IV.3 (b) der Begründung) vor allem nachts eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung und einen erhöhten Lkw-Anteil aufweist.

Weil die zeitliche Umsetzung der Planung voraussichtlich in mehreren Bauabschnitten erfolgt, wurden im Rahmen des Schallschutzgutachtens verschiedene Ausbauszenarien im Hinblick auf die damit einhergehenden Immissionsbelastungen wie folgt untersucht:

- Variante a: Vollausbauzustand gemäß städtebaulichem Konzept;

- Variante b: Teilausbauzustand "ausschließlich planungsrechtlich mögliche Bebauung in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 (nur südliches Baufeld) und GE 2.2, in den Mischgebietsteilen MI 2 bis MI 4 sowie im Sondergebiet";

- Variante c: Teilausbauzustand "ausschließlich planungsrechtlich mögliche Bebauung im Gewerbegebietsteil GE 2.2, in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 sowie im Sondergebiet, Bestandsbebauung im Mischgebietsteil MI 4";

- Variante d: Teilausbauzustand "ausschließlich planungsrechtlich mögliche Bebauung in den Mischgebietsteilen MI 1 bis MI 4.2 und im Sondergebiet";

- Variante e: Teilausbauzustand "ausschließlich planungsrechtlich mögliche Bebauung in den Mischgebietsteilen MI 1 bis MI 4.1 und im SO-Gebiet, Bestandsbebauung im Mischgebietsteil MI 4.2";

- Variante f: Teilausbauzustand "ausschließlich planungsrechtlich mögliche Bebauung im Nordteil des MI 3 und Bestandsbebauung im Baugebiet MI 4.2".

Ausgangspunkt für die Bebauungsplanfestsetzungen bildet neben dem endgültigen Ausbauzustand (Variante a) vor allem die zukünftige Lärmbelastung in den Mischgebieten und im Sondergebiet ohne die den Schienenverkehrslärm abschirmende Bebauung im Gewerbegebiet (Variante d). Dieser Teilausbauzustand bildet den „worst-case“ vor allem für planungsrechtlich mögliche Wohnnutzungen im Plangebiet ab, während die exemplarisch in der Variante f untersuchte isolierte Errichtung eines einzelnen in sich geschlossenen Baublocks entlang der Heidestraße trotz der fehlenden seitlich schallabschirmenden Nachbarbebauung nicht zu signifikant anderen Lärmbelastungen an den Blockaussenkanten führt, weil der vermehrte freie Schalleintrag durch die fehlenden Mehrfachreflexionen nahezu ausgeglichen wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass bei einer zeitlich vorgreifenden Realisierung der Baublöcke entlang der Heidestraße die Orientierungswerte der DIN 18005-1 für Mischgebiete sowohl tags als auch nachts an allen Außenwänden im MI 1 – MI 3, die nicht zu den Blockinnenbereichen orientiert sind, deutlich überschritten werden. Die Lärmpegel an den Außenwänden entlang der Planstraße 1.2 bzw. 1.3 erreichen dabei tags überwiegend 65 bis 68 dB(A), im Mischgebiet MI 1 auch bis zu 71 dB(A). Nachts überschreiten die Lärmpegel mit Werten von 63 bis 66 dB(A) bzw. mit bis zu 68 dB(A) im MI 1 flächendeckend die Schwellen der Gesundheitsgefährdung. Im Blockinnenbereich werden die Orientierungswerte der DIN 18005-1 im Tageszeitraum dagegen auch bei einer fehlenden baulichen Abschirmung des Schienenverkehrslärms weitestgehend eingehalten (nur in den oberen Geschossen der Hochhäuser sind an einzelnen Wandabschnitten Überschreitungen möglich), im Nachtzeitraum könnten rechnerisch auch einzelne Wohnungen im obersten Geschoss der umlaufenden Blockrandbebauung von geringfügigen Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte (bis 2 dB(A)) betroffen sein. Hierbei ist anzumerken, 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 insofern mit hoher Wahrscheinlichkeit auch von einer zumindest annähernd vollständigen Umsetzung der Bebauungsplaninhalte 1-62a auszugehen. Das „worst-case“ Szenario bildet somit einen nicht realistischen, eher hypothetischen Zustand ab. Gleichwohl wurde es ebenfalls in die Untersuchung einbezogen.

Um sowohl im Falle einer zeitlich vorgreifenden Realisierung der Baublöcke entlang der Heidestraße als auch im Falle einer zeitgleichen Herstellung mit der abschirmenden Bebauung im Gewerbegebiet jeweils ausreichende aber auch nicht überdimensionierte Schallschutzmaßnahmen festsetzen zu können, sind in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 auflösend bedingt Wohnnutzungen nur zulässig, wenn umfangreichere Schallschutzmaßnahmen getroffen werden. Mit den Varianten b und c wurde diesbezüglich untersucht, welche Abschnitte der Gewerbegebietsbebauung bereits realisiert sein müssen, um eine adäquate Schutzwirkung für Wohnungen im angrenzenden Mischgebiet zu entfalten.

Mit den Berechnungen für den Teilausbauzustand e sollte untersucht werden, wie sich die Schallimmissionssituation im Baugebiet MI 4.1 darstellt, solange südlich angrenzend nur die vorhandene uneinheitliche Bestandsbebauung vorhanden ist, die gegenüber der langfristig

angestrebten durchgehend geschlossenen Blockrandbebauung im MI 4.2 nur eine verringerte Schallabschirmung aufweist.

Zusätzlich zu den benannten Ausbauszenarien wurden Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes betrachtet und Berechnungen unter Berücksichtigung konkreter aktiver Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

(b) Trennungsgrundsatz und aktiver Lärmschutz

Grundsätzlich ist bei der planerischen Zuordnung der Baugebiete zunächst nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu prüfen, ob durch hinreichende Abstände zumutbare Lärmbelastungen gewährleistet werden können. Im vorliegenden Fall ist eine Einhaltung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Mischgebiete durch Abstandswahrung nirgendwo erreichbar. Im Übrigen widerspricht der Trennungsgrundsatz hier auch dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und dem Ziel des Vorrangs der Innenentwicklung. Es besteht vielmehr ein gewichtiges öffentliches Interesse, im Plangebiet auch eine Wohnnutzung zu ermöglichen, um der wachsenden Wohnungsnachfrage zu entsprechen, gut erschlossene Innenbereichsflächen lagegerecht zu nutzen und einen städtebaulichen Missstand zu beseitigen.

In einem zweiten Schritt war abwägend zu prüfen, inwieweit durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, dem grundsätzlich Vorrang gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen ist, und/oder Festsetzungen zur Bauweise und Baukörperanordnung die Lärmbelastungen gemindert werden können.

Die im Bebauungsplan gewählte Nutzungsgliederung (Gewerbegebiet (ohne Wohnnutzung) entlang der Bahn und im am stärksten immissionsbelasteten Nordbereich) und die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen bzw. die Errichtung abschirmender Baukörper entlang der Bahnanlagen tragen im Sinne einer „lärmrobusten Stadtstruktur“ diesem Grundsatz Rechnung.

Im Lärmschutzgutachten wurde weiterhin eine Reihe von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes untersucht bzw. empfohlen, die jedoch nur teilweise in den Bebauungsplan Eingang finden können:

Die Empfehlung, in der Heidestraße eine lärmmindernde Fahrbahndecke einzubauen, 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 ist die rechnerische Berücksichtigung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags bei Schallschutzuntersuchungen zurzeit auf Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 Km/h beschränkt.

Eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung kommt für die Heidestraße als Bundesstraße und Straße 1. Ordnung aus verkehrlichen Gründen voraussichtlich nicht in Frage. Eine signifikante Minderung der Lärmbelastung könnte jedoch bereits durch Anordnung von Tempo 30 in den Nachtstunden erreicht werden. Des Weiteren würde eine nächtliche Abschaltung der Lichtzeichenanlagen an den Einmündungen der Planstraßen in deren Nahbereich (bis zu 100 m Entfernung) eine Verringerung der rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel zwischen 1 und 3 dB(A) bewirken. Bei der Tempo 30 Anordnung handelt es sich zudem um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach der StVO, die der Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs bzw. anderer in § 45 StVO genannten Zielen dienen sollen. Für derartige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen fehlt es im Bebauungsplan jedoch an der Regelungskompetenz, da der bodenrechtliche Bezug fehlt.

Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg durch Lärmschutzanlagen zwischen Fahrbahn und Gebäuden können im angebauten Straßenraum weder räumlich, funktional oder gestalte-

risch verträglich angeordnet werden (u.a. wegen der Zerschneidungswirkung solcher Anlagen und notwendigen Gebiets- und Grundstückszufahrten). Sie würden überdies in den oberen Geschossen kaum Wirkung zeigen. Im Bereich der nördlichen Platzfläche widerspricht ihre Anordnung vor allem der intendierten Sicht- und Wegeverbindung zwischen den Freiflächen beiderseits der Heidestraße.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme an den Bahnstrecken kommt prinzipiell eine gegenüber den jetzt vorhandenen Fahrbahnarten leisere Fahrbahnart (z. B. Schotterbett mit Holzschwelle) in Betracht. Die Realisierung einer solchen Maßnahme ist aus verschiedenen Gründen (u. a. unüblicher Einbau von Holzschwellen, Eigentumsverhältnisse, zu erwartende höhere Kosten durch Wartung) nach Auskunft der DB Netz AG nicht möglich.

Für die bahnseitig dominierende Schallquelle HUL-Wendeanlage kämen außerhalb des Plangebietes theoretisch auch ein Tunnelbauwerk (genauer zwei getrennte Tunnelbauwerke) oder eine (ggf. über die beiden Gleise hinaus kragende) Lärmschutzwand in Frage. Gegen ein Tunnelbauwerk sprechen nach Auskunft der DB Netz AG u. a. Sicherheitsgründe, da innerhalb der Wendeanlage auch Kesselwagen rangiert werden, für die das Passieren von Tunneln nicht gestattet ist, aber auch die zu erwartenden Kosten einer solchen Maßnahme. Für die Festsetzung von Lärmschutzbauwerken außerhalb des Plangebiets fehlt überdies die Rechtsgrundlage.

Eine Lärmschutzwand entlang der südwestlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereiches hätte aufgrund des mindestens 8 m betragenden Abstands zu den Gleisen und der im Norden über Geländeniveau ansteigenden Bahntrassen lediglich eine eingeschränkte Schutzwirkung in den unteren Geschossen der angrenzenden Bebauung und kann selbst bei einer Höhe von 7 m ein nahezu vollflächiges Überschreiten der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 in den Baugebieten nicht verhindern. Auch die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung wären im Nahbereich der Heidestraße und in den oberen Geschossen der bahnzugewandten Gebäude weiterhin überschritten. Ein gleichfalls mögliches Galeriebauwerk müsste bei einer Höhe von 7 m ein 12 m tiefes Dach aufweisen, um als Beugungskante in Bezug auf beide Gleise der HUL-Wendeanlage wirksam zu werden. Eine geringere Tiefe des Galeriedaches würde eine größere Höhe des Bauwerks zur Folge haben. Die grundsätzliche Realisierbarkeit eines Galeriebauwerkes ist zudem fraglich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass aus städtebaulichen, bautechnischen und Kostengründen Lärmschutzeinrichtungen, die einen ausreichenden Schutz der geplanten Wohnnutzungen bieten, nicht mit einem zum Schutzziel in angemessenem Verhältnis stehenden Aufwand realisierbar sind.

Als aktive Schallschutzmaßnahme zugunsten der Aufenthaltsqualität angrenzender Freiflächen wird dagegen im südlichen Teil des Plangebietes eine Lärmschutzanlage festgesetzt (siehe Punkt d). Weiter nördlich in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 wird eine durchgehende Bebauung bis in mindestens 22 m Höhe planungsrechtlich gesichert. Um den Lärmeintrag durch einen notwendigen Gebäudedurchgang zur späteren Anbindung des geplanten S-Bahnhofs an der Perleberger Brücke zu minimieren, wird eine schallabsorbierende Wand- und Deckenverkleidung eingefordert (textliche Festsetzung Nr. 5.7).

Ob die Errichtung des lärmabschirmenden „Gebäuderiegels“ im Gewerbegebiet als Voraussetzung der Errichtung der Bebauung in den Mischgebieten und ggf. im Sondergebiet geregelt werden sollte, wurde geprüft und im Rahmen der Abwägung verworfen, weil damit allein kein ausreichender Schallschutz in den Mischgebieten und im Sondergebiet gewährleistet werden kann und Teilflächen entlang der Bahnanlagen vorläufig noch der (temporären) Planfeststellung unterliegen. Ein umfassender Schallschutz in diesen Gebieten ist ausschließlich über eine geschlossene Blockrandbebauung im Zusammenspiel mit Grundrissvorgaben (Anordnung einer Mindestanzahl von Räumen zum Blockinnenbereich) zu erreichen. Lediglich

Schutzauflagen für Außenwohnbereiche können nach Realisierung der abschirmenden Bebauung abschnittsweise entfallen und die Anforderungen an die Bauschalldämmung verringern sich.

Um den geringeren Schallschutzanforderungen im Mischgebiet im Falle einer zeitgleichen oder nachfolgenden Herstellung der lärmabschirmenden Bebauung im Gewerbegebiet Rechnung zu tragen und diese planungsrechtlich zu befördern, werden für Wohnungen, Unterrichtsräume und Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 auflösend bedingte Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB getroffen, die diese Nutzungen vor Errichtung der lärmabschirmenden Bebauung im Gewerbegebiet nur unter Berücksichtigung der zusätzlich erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (höhere Bauschalldämmung und Verglasung von Außenwohnbereichen) zulassen.

Die weiteren Möglichkeiten und Grenzen aktiver Schallschutzmaßnahmen für die Freiflächen im Plangebiet wurden bereits im Umweltbericht dargelegt (II.2.2.1(a) und II.2.4.5(a) auf den hier insoweit verwiesen wird.

Um die Reflexionen an Gebäuden (sogenannte Mehrfachreflexion zwischen den Neubebauungen beiderseits der Heidestraße) zu minimieren, sind Maßnahmen zur Erhöhung der Absorption der Gebäudefassaden im Rahmen der vorliegenden Schallschutzuntersuchung mit betrachtet worden. In Frage kommen u.a. die Ausbildung stark gegliederter Fassaden sowie die Verwendung von Hohllochziegeln, speziellen Akustikziegeln oder Akustikplatten zur Verkleidung der Außenwand. Weil die Wirksamkeit der Fassadengestaltung zur Reflexionsminderung von vielen Faktoren abhängig ist, die auf Bebauungsplanebene noch nicht bekannt sind (u.a. Materialwahl, notwendiger Fensterflächenanteil, Gliederung der Hausfassade) und die Lärmminderungspotentiale vergleichsweise gering sind, wird eine Festsetzung von schallabsorbierenden Fassaden im Bebauungsplan von den Gutachtern nicht empfohlen.

(c) Passiver Lärmschutz

Da die in der konkreten Situation möglichen aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die Orientierungswerte der DIN 18005-1 einzuhalten, sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für die geplante Bebauung notwendig. Dazu gehört der bauliche Schallschutz, d.h. die Dämmung der Außenbauteile von Neubauten, die 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 (Orientierung einer Mindestzahl von Aufenthaltsräumen je Wohnung zur lärmabgewandten Seite), zum Einbau von schallgedämmten Lüftungsanlagen oder besonderen Fensterkonstruktionen bzw. baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung sowie zur Anordnung und Abschirmung von Außenwohnbereichen.

<u>Lärmschutzanforderungen an die Außenbauteile von Gebäuden</u>

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 Anforderungen ergeben sich aus der DIN 4109, in der ausgehend vom maßgeblichen Außenlärmpegel eine Einstufung in verschiedene Lärmpegelbereiche (I bis VII) vorgenommen wird und die daraus resultierenden erforderlichen Bauschalldämmmaße für verschiedene Raumnutzungen vorgegeben werden.

Damit soll in Aufenthaltsräumen von Wohnungen eine zumutbare Wohn- und Schlafruhe gewährleistet werden, wozu nach sachverständiger Auffassung (z.B. VDI 2719) Innenpegel von tags höchstens 35 bis 40 dB(A) für Wohnräume und nachts höchstens 30 bis 35 dB(A) für Schlafräume in Mischgebieten (jeweils Mittelungspegel) erforderlich sind. Diese Pegel

sollen tagsüber eine weitgehend störungsfreie Kommunikation im Innenbereich und nachts ein relativ ungestörte Schlafen ermöglichen und möglichst auch bei teilgeöffnetem (gekipptem) Fenster nicht überschritten werden.

Im Schallpegelbereich VI ist dafür gemäß DIN 4109 ein Schalldämmmaß für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 50 dB, im Schallpegelbereich V von 45 dB und im Schallpegelbereich IV von 40 dB erforderlich. Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Wohnheimen sowie Unterrichtsräume werden gemäß DIN 4109 hinsichtlich der Lärmschutzanforderungen den Aufenthaltsräumen in Wohnungen gleichgestellt. Für Büroräume und vergleichbare Nutzungen gelten um jeweils 5 dB niedrigere Werte.

Die sich für Lärmpegelbereiche bis einschließlich III ergebenden Anforderungen an die Schalldämmung sind bereits aufgrund anderer Vorschriften, wie z.B. die Energieeinsparverordnung, deren Anwendung gesetzlich vorgeschrieben ist, einzuhalten. Für Büroräume ist die Einhaltung der Anforderung an die Schalldämmung auch im Lärmpegelbereich IV gegeben. Eine Festsetzung im Bebauungsplan ist für diese Lärmpegelbereiche entbehrlich. Im Lärmpegelbereich VII mit einem maßgeblichen Außenlärmpegel über 80 dB(A) sind die Anforderungen an die Schalldämmung für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben sowie für Unterrichtsräume aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen, für Büroräume ist ein Schalldämmmaß von 50 dB erforderlich.

Die erforderlichen Schalldämmmaße gelten für das gesamte Außenbauteil, d.h. für die Kombination aus Wand, Türen, Fenstern und ggf. nach außen führenden Belüftungseinrichtungen sowie für Dächer, die zur Aufnahme von Aufenthaltsräumen geeignet sind.

Die Anforderungen der DIN 4109 gelten nach der Einführung als technische Baubestimmung i.V.m. 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 Lärmminderungsplänen nach § 47 BImSchG ergebende maßgebliche Außenlärmpegel bestimmte Werte überschreitet. Im Sinne der gebotenen Konfliktbewältigung trifft der Bebauungsplan 1-62a mit der Festlegung der spezifischen Anforderungen die "Weichenstellung" zum Schallschutz und stellt dadurch sicher, dass der Schallschutznachweis obligatorisch ist. Das erfolgt hier auch unter Berücksichtigung der erheblichen Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005.

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 Lärmpegelbereichen von I bis VII zugeordnet. Zur Abgrenzung der einzelnen Lärmpegelbereiche wurden ergänzende kleinflächige Berechnungen durchgeführt.

Die spezifischen Anforderungen an die Bauschalldämmung der Außenbauteile sind bei der Planung und Errichtung der Gebäude zu gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die erforderlichen Schalldämm-Maße in Abhängigkeit vom Verhältnis der gesamten Außenfläche eines Raumes zur Grundfläche des Raumes zu erhöhen oder zu mindern sind (Korrekturwerte nach Tabelle 9 der DIN 4109). Das jeweilige erforderliche Schalldämm-Maß resultiert aus den einzelnen Schalldämm-Maßen der Teilflächen (z.B. Fenster und Wand).

Während die Einstufung in die Lärmpegelbereiche für die überwiegend vom Straßenverkehrslärm betroffenen Fassaden nur nach DIN 4109 erfolgt, sind die überwiegend von Bahnlärm betroffenen Fassaden im vorliegenden Fall differenziert zu betrachten. Normalerweise wird für den Schallschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren nur die Lärmbelastung im Tageszeitraum zugrunde gelegt. Da im vorliegenden Fall die Lärmbelastung im Nachtzeitraum durch den Güterverkehr auf den unmittelbar angrenzenden Bahngleisen jedoch eine ver-

gleichbare Höhe erreicht, d.h. der Unterschied der Beurteilungspegel zwischen Tag und Nacht nur zwischen 0 und 5 dB(A) beträgt, wird von den Gutachtern – einem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt folgend – eine Erhöhung des Lärmpegelbereichs um eine Stufe empfohlen, sofern die betroffenen Aufenthaltsräume dem Schlafen dienen sollen. Neben Schlafräumen von Wohnungen betrifft dies z. B. auch Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten. Weil die konkrete Nutzung von Aufenthaltsräumen durch den Bebauungsplan nicht regelbar ist, werden die höheren Anforderungen an die Bauschalldämmung der Außenbauteile für alle Aufenthaltsräume in Wohnungen und für Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten gefordert, bei denen der Pegelunterschied zwischen dem Tag- und Nachtwert weniger als 5 dB(A) beträgt.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.1 werden für einzelne Fassaden oder Fassadenabschnitte die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen in den Mischgebieten und im Sondergebiet bestimmt. Weil Beherbergungsbetriebe auch im Gewerbegebiet allgemein zulässig sind, werden gesondert in der textlichen Festsetzung Nr. 5.2 die entsprechenden Anforderungen an die Bauschalldämmung dieser Räume formuliert. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.3 werden schließlich die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen in allen Baugebieten bestimmt.

Die Festsetzung der erforderlichen Bauschalldämmung erfolgt für jeweils größere Fassadenabschnitte in generalisierter Form. In Teilabschnitten einzelner Geschosse können geringfügig höhere oder geringere Anforderungen rechnerisch ausreichend sein. Als Kompromiss wurden teilweise Zwischenwerte, d.h. zwischen den 5dB-Stufen der DIN 4109 liegende Werte, festgesetzt.
Eine weitergehende Differenzierung der Festsetzungen ist ohne genaue Kenntnis der geplanten Baukörper (z.B. der unterschiedlichen Geschosshöhen von Wohn- und Bürogebäuden) nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da in der Baupraxis ohnehin eine derart kleinteilige Differenzierung in der Ausführung von Außenbauteilen unüblich ist.

Um die schallabschirmende Wirkung einer durchgehenden bahnbegleitenden Bebauung im Gewerbegebiet vor allem für die Mischgebiete MI 2 und MI 3 berücksichtigen zu können, ohne eine Regelung zur zeitlichen Umsetzung der Planung zu treffen, wird die Zulässigkeit von Wohnungen, Unterrichtsräumen und Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten im MI 2 und MI 3 vor Fertigstellung der für diese Baugebiete relevanten lärmabschirmenden Bebauung unter den Vorbehalt zusätzlicher Anforderungen an die Bauschalldämmung gestellt (textliche Festsetzung Nr. 5.7).
Damit wird einerseits ein deutlicher Anreiz geschaffen, die abschirmende Bebauung im Gewerbegebiet vorgezogen oder zeitgleich zur Errichtung der Baublöcke entlang der Heidestraße zu realisieren, und andererseits die Festsetzung überdimensionierter Schallschutzmaßnahmen zulasten der Grundstückseigentümer und späteren Bauherren vermieden. Auch eine unerwünschte Koppelung der Realisierung dringend benötigter Wohnungsbaupotenziale an die Errichtung gewerblich genutzter Gebäude wurde in die Abwägung eingestellt.
Für Büroräume entfällt eine entsprechende Differenzierung, da für sie bereits vor Errichtung der lärmabschirmenden bahnbegleitenden Bebauung keine Bebauungsplanfestsetzungen zur Bauschalldämmung erforderlich sind.

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 Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichts-

räume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen. Für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume sind Schalldämm-Maße von 40 dB erforderlich. Für einzelne Fassadenabschnitte in der Nähe geplanter lichtsignalgeregelter Kreuzungen ergibt sich der Lärmpegelbereich VI. Dies betrifft gegenüber der Zufahrt zur Nordhafenbrücke einen 12 m langen Fassadenabschnitt im MI 1 (zwischen den Punkten Z1 und Z2), beiderseits der Planstraße 2 einen 45 m langen Fassadenabschnitt im MI 2 (zwischen den Punkten Z3 und Z4) und einen 25 m langen Abschnitt im MI 3 (zwischen den Punkten Z5 und Z6) sowie beiderseits der Planstraße 3 einen 55 m langen Fassadenabschnitt im SO (zwischen den Punkten Z7 und Z8) und einen 69 m langen Abschnitt im MI 4.1 (zwischen den Punkten Z9 und Z10). Der Lärmpegelbereich VI erfordert Schalldämm-Maße von 50 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume. Für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume sind die Anforderungen an die Bauschalldämmung um 5 dB geringer (= 45 dB).

Auch für die übrigen nicht zum Blockinnenbereich orientierten Fassaden in den Mischgebieten und im Sondergebiet ergibt sich unter dem Gesichtspunkt der „worst-case“-Betrachtung, d.h. vor Fertigstellung einer abschirmenden Bebauung im Gewerbegebiet und der berücksichtigten Erhöhung des Lärmpegelbereichs um eine Stufe (aufgrund der hohen nächtlichen Lärmbelastung) für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume ebenfalls überwiegend der Lärmpegelbereich V mit erforderlichen Schalldämm-Maßen von 45 dB. Für die der Planstraße 1.1 sowie 1.2 zugewandten Außenwände im MI 1 und die bahnzugewandten Gebäudefassaden des Hochhauses im Mischgebietsteil MI 4.1 ergibt sich infolge der Höherstufung der Lärmpegelbereich VI mit erforderlichen Schalldämm-Maßen von 50 dB. Für bestimmte Fassaden im Sondergebiet und im Mischgebietsteil MI 1 wurde bei den kleinflächigen Berechnungen nur für einzelne Wandabschnitte der Lärmpegelbereich VI ansonsten aber der Bereich V ermittelt. Die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Bauschalldämmung wurden deshalb gemittelt und es wird ein erforderliches Schalldämm-Maß von mindestens 47 dB festgesetzt.
Nach Fertigstellung einer durchgehenden Bebauung im Gewerbegebietsteil GE 2.2 sowie im Gewerbegebietsteil GE 2.1 zwischen den Punkten A und B, reduziert sich die erforderliche Bauschalldämmung in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3. Für die der Planstraße 1.2 bzw. 1.3 zugewandten oder seitlich zu ihr ausgerichteten Blockaußenwände ergeben sich dann um 5 – 10 dB geringere Anforderungen (Lärmpegelbereich IV bzw. III). Das wurde wie oben dargelegt in der Abwägung berücksichtigt.

Geringere Anforderungen an die Bauschalldämmung für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume ergeben sich – unabhängig von der lärmabschirmenden gewerblichen Bebauung – im Mischgebietsteil MI 4.2, wo aufgrund der teilweise in Troglage verlaufenden Bahntrassen und der dort endenden Gütergleise für die bahnzugewandten Fassaden südwestlich des Bezugspunktes Z14 und für die Fassaden entlang der Döberitzer Straße lediglich Schalldämm-Maße von 40 dB (Lärmpegelbereich IV) gefordert werden bzw. zwischen den Punkten Z16 und Z26 gar keine Festsetzungen zur Bauschalldämmung erforderlich sind.

Für Büroräume und ähnliche Arbeitsräume, bei denen nicht von einer Schlafnutzung auszugehen ist, kann die Ermittlung der erforderlichen Schalldämm-Maße streng nach DIN 4109, d.h. ohne Höherstufung des Lärmpegelbereichs erfolgen, so dass hier für die benannten Fassaden im Mischgebiet und im Sondergebiet überwiegend nur vom Lärmpegelbereich (LPB) IV auszugehen ist, der für entsprechende Nutzungen Schalldämm-Maße von mindestens 35 dB fordert. Insofern besteht für diese Raumarten im Bebauungsplan nur abschnittsweise ein Festsetzungserfordernis. Dies betrifft neben Büro- und Arbeitsräumen mit direkter Ausrichtung zur Heidestraße (40 dB bzw. 45 dB im Nahbereich der Lichtsignalanlagen; s.o.) auch die zur Planstraße 1.1 und zur Planstraße 1.2 ausgerichtete Außenwände im Mischgebietsteil MI 1 sowie zu den Bahnanlagen ausgerichtete Außenwände des Hochhauses im

Mischgebietsteil MI 4.1, wo jeweils ein Schalldämm-Maß von mindestens 40 dB eingefordert wird. Im Sondergebiet und im Mischgebietsteil MI 4.1 zwischen den Punkten Z 13 und Z 14 wird für die bahnzugewandten Außenwände aufgrund des jeweils nur abschnittsweise ermittelten Lärmpegelbereichs V ein Schalldämm-Maß von 37 dB eingefordert.

Für die Innenhoffassaden in den Mischgebieten und im Sondergebiet ergeben sich insgesamt nur geringe Anforderungen an die Bauschalldämmung, weil hier die Eigenabschirmung der Gebäude ausreichend wirksam ist. Ein Festsetzungserfordernis im Bebauungsplan besteht nur für Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume u.ä. in den über die Blockrandbebauung hinausragenden oberen Geschossen der geplanten Hochhäuser. Dies betrifft im MI 1 die obersten drei Vollgeschosse und im MI 2 bei einer vorgezogenen Bebauung ebenfalls die obersten drei Vollgeschosse (jeweils. LPB IV = 40 dB). Für die Außenbauteile von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen besteht kein Festsetzungserfordernis (LPB < IV).

Sofern im Gewerbegebiet Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten angeordnet werden sollen, wird für diese Räume ebenfalls eine Höherstufung der Lärmpegelbereiche zur Berücksichtigung des nächtlichen Bahnlärms vorgenommen und durch die damit einhergehende Einstufung in die Lärmpegelbereiche V bzw. VI werden Schalldämm-Maße von 45 dB bzw. 50 dB erforderlich. Für einzelne Fassadenabschnitte in den Gewerbegebietsteilen GE 1 und GE 2.1 kann infolge der Höherstufung abschnittsweise sogar der Lärmpegelbereich VII erreicht werden.
Welche Außenwandflächen im Falle einer Schlafnutzung (Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten) von diesen hohen Anforderungen an die Bauschalldämmung betroffen sein könnten, ist in hohem Maße von der konkreten Lage der Gebäude abhängig, die im nördlichen Teil des Gewerbegebietes über die gewählte flächenhafte Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen bewusst offen gehalten wird. Die Bebauungsplanfestsetzungen berücksichtigen deshalb hier mit einem gemittelt festgesetzten Bauschalldämm-Maß von 52 dB auch andere Gebäudeanordnungen und gewährleisten den erforderlichen Schallschutz für das im Hinblick auf den Schallschutz „worst-case“-Szenario. Auch für die seitlich zu den Bahnanlagen hin ausgerichteten Außenwände in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 werden aufgrund der differenziert ermittelten Lärmpegelbereiche gemittelte Bauschalldämm-Maße von 47 dB festgesetzt.

Weil Wohnungen im Gewerbegebiet nur im Ausnahmetatbestand zulässig sind, können entsprechende Vorgaben zum baulichen Schallschutz im Rahmen der Ausnahmegenehmigung eingefordert werden, ohne das es hierzu einer entsprechenden Regelung im Bebauungsplan bedarf.

Die Außenbauteile von Büroräumen und ähnlichen Arbeitsräumen im Gewerbegebiet müssen überwiegend Schalldämm-Maße von 37 dB bzw. 40 dB entlang aller den Bahnanlagen zugewandten Außenwände aufweisen, für seitlich zu den Bahnanlagen hin ausgerichtete Außenwände gilt dies nur für die über die durchgehende Bebauung hinausragenden Außenwände der geplanten Hochhäuser. Für den Bahnanlagen abgewandte Außenwände besteht zumindest in den Gewebegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 kein Festsetzungserfordernis (LPB < V).

Im Norden des Gewerbegebietes erfordern die hier über Geländeniveau ansteigenden Bahntrassen bei gleichzeitig geringerem Abstand zur zulässigen Bebauung abschnittsweise höhere Anforderungen an die Bauschalldämmung im Nahbereich der Bahnanlagen. Deshalb wird im Gewerbegebietsteil GE 1 und nördlich des Durchgangs im GE 2.1 ein gemitteltes Bauschalldämm-Maß von 42 dB für die bahnzugewandten Fassaden eingefordert. Weiterhin wird zum Schutz gegenüber Straßenverkehrslärm der Heidestraße im Gewerbegebietsteil GE 1 ein erforderliches Schalldämm-Maß von mindestens 40 dB für Außenwände mit Ausrichtung zur Heidestraße festgesetzt.

Die DIN 4109 wird bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abt. II Städtebau und Projekte, zur Einsichtnahme bereitgehalten. (s. zu III.3.11)

Lärmschützende Grundrissausrichtung und Lüftungsanlagen

Da die Orientierungswerte der DIN 18005-1 auch in der Nacht deutlich überschritten werden und bauliche Schallschutzmaßnahmen nur bei geschlossenen Fenstern voll wirksam sind, genügen Regelungen allein zur Dämmung von Außenbauteilen zur umfassenden Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht. Während bei Arbeitsstätten davon ausgegangen werden kann, dass ein jeweils kurzzeitiges Lüften durch geöffnete Fenster und die damit kurzzeitige Überschreitung der Lärmrichtwerte in Innenräumen hinnehmbar ist, sollten insbesondere in Gebäuden mit zulässigen Wohnnutzungen für die Nachtzeit Bedingungen planungsrechtlich gesichert werden, die ein Schlafen bei teilgeöffneten (gekippten) Fenstern in einer angemessenen Zahl von Räumen ermöglichen, da dies grundsätzlich zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse gehört. Sofern dies z.B. aus baulichen Gründen im Einzelfall nicht möglich ist, muss eine nutzerunabhängige Frischluftzufuhr durch technische Lüftungseinrichtungen sichergestellt werden.

Ergänzend zu den festgesetzten Mindestanforderungen von Schalldämmmaßnahmen für Außenbauteile, werden daher auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB schallschutzorientierte Wohnungsgrundrisse und ergänzende Maßnahmen wie der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen, spezieller Fensterkonstruktionen oder die Durchführung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an der Fassade festgesetzt, um trotz der hohen Vorbelastung im Plangebiet eine natürliche Belüftung von zum Schlafen geeigneten Aufenthaltsräumen zu gewährleisten. Dabei ist zu beachten, dass westlich der Heidestraße der Verkehrslärm von zwei Seiten (Straße und Schiene) auf die schutzbedürftige Nutzung einwirken kann.

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 5.5, trifft der Bebauungsplan eine Regelung, die die Unterbringung von Schlafräumen auf den lärmabgewandten Gebäudeseiten grundsätzlich ermöglicht. Er schreibt vor, dass Wohnungen in den Mischgebieten MI 1 bis MI 3 und im Sondergebiet über mindestens einen Raum verfügen müssen, der über mindestens ein zum Blockinnenbereich ausgerichtetes – also lärmabgewandtes – Fenster verfügt, so dass nachts bei teilgeöffneten (gekippten) Fenstern ohne Lärmbeeinträchtigung geschlafen werden kann. Bei größeren Wohnungen müssen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Räume, mindestens aber zwei Räume diese Bedingungen erfüllen. 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 u.ä.

In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2, wo aufgrund der Bauflächenfestsetzung für das MI 4.2 ein Blockinnenbereich nicht eindeutig definiert ist, wird eine Ausrichtung der geforderten Mindestanzahl von Aufenthaltsräumen zu einer von der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche abgewandten Seite gefordert. Aufgrund der Lage des Baugebiets zwischen der Heidestraße, der Planstraße 3 und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung im Zuge der Döberitzer Straße und entlang der rückwärtigen Baugebietsgrenze, in Verbindung mit der festgesetzten geschlossenen Bauweise, sind damit alle äußeren Gebäudeseiten des Baublocks erfasst. Dabei gelten nur solche Außenwände als abgewandt, bei denen der Winkel zwischen Straßen- oder Schienenachse und der entsprechenden Außenwand mindestens 100° beträgt.

Eine Regelung zur schallschutzorientierten Grundrissausrichtung von Wohnungen ist in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 auch nach Realisierung der bahnbegleitenden Bebauung weiterhin erforderlich, da trotz der Abschirmung gegenüber Schienenverkehrslärm im Nachtzeitraum flächendeckend Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten sind. Ursache hierfür sind vor allem Lärmemissionen der Planstraße

selbst, die im Ergebnis des Verkehrsgutachtens (siehe IV.3 (b) der Begründung) vor allem nachts eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung und einen erhöhten Lkw-Anteil aufweist.

In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 wurden alle Gebäudeetagen in die Festsetzung einbezogen, obwohl durch die geplante Lärmschutzwand dort in den unteren Geschossen langfristig eine Einhaltung der nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten ist. Damit stellt der Bebauungsplan sicher, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hier zeitlich unabhängig von der Realisierung der Lärmschutzwand gewährleistet sind.

Eine allseitig geschlossene Blockrandbebauung mit ausreichender Schallschutzwirkung wird durch die Festsetzung von Baulinien, einer geschlossenen Bauweise und einer Mindestbauhöhe (Oberkante) von 19,0 m (53,5 bzw. 54,0 m über NHN) gewährleistet. Die zeitlich zusammenhängende Errichtung jeweils eines Baublocks, damit die Schallschutzwirkung nicht durch über längere Zeiträume noch nicht geschlossene Baulücken in Frage gestellt wird, wird mit dem Eigentümer vertraglich geregelt.

Die schalloptimierte Grundrissanordnung erfasst auch Wohnungen in den über die Blockrandbebauung hinausragenden Hochhäusern. Dies ist gerechtfertigt, da trotz des allseitig vermehrten Schalleintrags auch hier erhebliche Pegelunterschiede an den einzelnen Gebäudeseiten zu erwarten sind. Während für die jeweils zum Blockinnenbereich ausgerichtete Außenwand im Vollausbauzustand nur marginale Überschreitungen im Nachtzeitraum (1-2 dB im MI 1 und MI 2, 4 dB im obersten Geschoss des SO) prognostiziert werden, sind die gegenüberliegenden Außenwände an der Blockaußenseite auch Überschreitungen im Tagzeitraum ausgesetzt und weisen nachts meist um 6- 7 dB(A) höhere Belastungspegel auf. Im Teilausbauzustand, d.h. vor Realisierung der Bahnlärm abschirmenden gewerblichen Bebauung stellt sich die Situation vergleichbar dar.

Da die Anforderungen an schallschutzorientierte Grundrissanordnungen in bestimmten Sonderfällen, vor allem bei Ecksituationen, nur schwer erfüllt werden können, werden Wohnungen davon ausgenommen, die über mehr als eine Außenwand verfügen, die nicht zum Blockinnenbereich oder zu einer von der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche abgewandten Seite orientiert ist (textliche Festsetzung Nr. 5.5). Damit werden neben jeweils einer Wohnung je Geschoss an den Blockecken, ggf. auch Wohnungen in den oberen Geschossen der geplanten Hochhäuser im Mischgebiet erfasst.

Um für diese Wohnungen dennoch die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, ist für diese Wohnungen eine gekoppelte Schallschutzmaßnahme erforderlich, die mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.5 Satz 3 regelt, dass vor Fenstern von Aufenthaltsräumen verglaste Balkone oder verglaste Loggien in Verbindung mit besonderen Fensterkonstruktionen oder Maßnahmen gleicher Wirkung errichtet werden müssen, so dass in angrenzenden Aufenthaltsräumen ein mittlerer Beurteilungspegel 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.

Um auch für andere ausschließlich lärmzugewandte Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen die Anforderungen an eine ausreichende Belüftung bei gleichzeitiger Gewährleistung des erforderlichen Schallschutzes erfüllen zu können, werden mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.4 ergänzende Schutzauflagen für diese Räume eingefordert. Sofern die benannten Räume nicht über mindestens ein zum Blockinnenbereich oder zu einer von öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Gebäudeseite orientiertes Fenster verfü-

gen, müssen sie mit Lüftungseinrichtungen (z.B. Außenwandlüfter, Außenwanddurchlasselemente oder zentrale Lüftungsanlagen) ausgestattet werden oder es müssen im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen bautechnischer Art durchgeführt werden.

Weil der Verkehrslärm im vorliegenden Fall von zwei Seiten auf die Baugebiete einwirkt, sind die ergänzenden Schutzauflagen der textlichen Festsetzung Nr. 5.4 an allen Außenwänden, die nicht zum Blockinnenbereich oder zu einer von öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Gebäudeseite orientiert sind, erforderlich. Dort werden im „worst-case“ (ohne Berücksichtigung lärmabschirmender Nachbargebäude) nicht nur die gebietsbezogenen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 zumeist deutlich überschritten, sondern auch die Schwellen der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) zumindest im Nachtzeitraum großflächig erreicht bzw. überschritten. Je weiter die Orientierungswerte überschritten werden, umso mehr sind die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Sicherung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Mit den Schutzauflagen wird für Wohnräume und Unterrichtsräume auch im belüfteten Zustand eine weitgehend störungsfreie Kommunikation im Innenbereich ermöglicht. Außerdem wird berücksichtigt, dass jeweils nur ein Teil der Aufenthaltsräume in Wohnungen zur lärmabgewandten Seite angeordnet werden muss und grundsätzlich auch die Lage von zum Schlafen genutzten Räumen an den lärmexponierten Außenwänden nicht ausgeschlossen werden kann. Auch für diese Schlafräume ist ein benutzerunabhängiger Luftaustausch sicherzustellen, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Gleiches gilt auch für Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben und Wohnheimen, weil bei diesen Nutzungen und Gebäudetypen eine Vorgabe zur Anordnung von Übernachtungsräumen allein zur lärmabgewandten Seite nicht ohne weiteres umsetzbar ist.

Die textliche Festsetzung Nr. 5.4 ermöglicht neben dem Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen auch bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen, sofern die Anforderungen an die Schalldämmung eingehalten werden und eine ausreichende Frischluftzufuhr sichergestellt werden kann. Geeignete Maßnahmen (gleicher Wirkung) können u.a. Doppelfassaden (z.B. Prallscheiben, d.h. vor die zu schützenden Fenster mit geringem Abstand montierte feststehende Glasscheiben, oder partielle Vorhangfassaden), Schiebeläden und verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) bzw. verglaste Laubengänge sein. Weiterhin stehen spezielle Schallschutzfenster zur Verfügung, die durch eine Kippbegrenzung und schallabsorbierende Laibungen sowohl einen erhöhten Schallschutz als auch eine ausreichende Frischluftzufuhr gewährleisten. Diese besonderen Fensterkonstruktionen sind bei nächtlichen Lärmbelastungen bis etwa 60 dB(A) nachts als alleinige Maßnahme ausreichend wirksam und können in höher lärmbelasteten Bereichen im Rahmen gekoppelter Maßnahmen mit einbezogen werden.

Für die Innenhoffassaden im Mischgebiet und im Sondergebiet ist die Eigenabschirmung der Gebäude im endgültigen Ausbauzustand ausreichend wirksam, um die Orientierungswerte der DIN 18005-1 im Nachtzeitraum mindestens bis zum siebten Vollgeschoss einzuhalten. Lediglich an einzelnen Außenwandabschnitten der über die Blockrandbebauung aufragenden Hochhäuser sind (geringfügige) Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte möglich, so dass hier die eingeforderte Grundrissausrichtung allein nicht ausreicht, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Deshalb werden die betroffenen Außenwandabschnitte in die textliche Festsetzung Nr. 5.4 einbezogen und hier der Einbau von Lüftungsanlagen oder die Durchführung gleichwertiger baulicher Maßnahmen an Außenbauteilen für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume eingefordert.

Betroffen von den zusätzlichen Schutzauflagen sind die zur Heidestraße hin zurückversetzt angeordneten und nach Südosten zum Blockinnenbereich hin ausgerichteten Außenwände der Hochhäuser im MI 1 und MI 2 (jeweils im VIII. bis X. Vollgeschoss) sowie im Sondergebiet (im IX. und X. Vollgeschoss). Im Mischgebietsteil MI 4.1 sind zwei aufragende Außenwände des dortigen Hochhauses betroffen, nämlich die der Heidestraße zugewandte Gebäudeseite und die nach Südosten in Richtung MI 4.2 hin ausgerichtete Gebäudeseite.

Die benannten zusätzlichen Schutzauflagen erfassen schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen in allen Geschossen, für die im endgültigen Ausbauzustand Überschreitungen der gebietsbezogenen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 prognostiziert werden, auch wenn die Überschreitungen nur geringfügig sind oder sich auf einzelne Wandabschnitte beschränken. Der notwendige Einbau schallgedämmter Lüftungsanlagen betrifft damit in den oberen Geschossen der Hochhäuser im Einzelfall alle Aufenthaltsräume einer Wohnung.

Darüber hinaus werden auch weitergehende mögliche Überschreitungen im untersuchten Teilausbauzustand („worst-case“-Szenario d) berücksichtigt. In Abwägung aller Belange werden dabei Gebäudeetagen, die ausschließlich im „worst-case“ (d.h. lediglich vorübergehend) von geringfügigen Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte um 1 oder 2 dB(A) bzw. punktuell auch 3dB(A) betroffen sind, nicht mit zusätzlichen Schutzauflagen belegt. Betroffen von diesen geringfügigen vorübergehenden Überschreitungen ist ausschließlich das oberste Vollgeschoss der durchgehenden Blockrandbebauung. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die im "worst-case"-Szenario rechnerisch zugrunde gelegten Straßen- und Schienenverkehrsimmissionen erst langfristig zu erwarten sind und sich die reale Lärmbelastung im Falle einer vorgezogenen Bebauung in den Mischgebieten voraussichtlich deutlich günstiger darstellt. Auch von Seiten der Fachgutachter wird deshalb ein Abwägungsspielraum bei lediglich geringfügigen Überschreitungen der Orientierungswerte gesehen.

Mit den beschriebenen Schallschutzfestsetzungen können trotz der hohen Vorbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse - unter Erhalt der notwendigen Flexibilität bei der zeitlichen Entwicklung einzelner Teilbereiche - gewährleistet werden. Die Vorgaben zur Grundrissgestaltung und ggf. ergänzende Schutzmaßnahmen betreffen nur Gebäude in den Mischgebieten und im Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“. Im Gewerbegebiet sind Wohnungen ohnehin nur im Ausnahmetatbestand (z.B. für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal) genehmigungsfähig. Die Gewährung der Ausnahme kann dort an eine entsprechende Grundrissgestaltung oder den Einbau schallgedämmter Lüftungsanlagen geknüpft werden.

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 ähnliche 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. Grundsätzlich stehen den Wohngebäuden in den schallabgeschirmten Blockinnenbereichen ausgleichend jeweils ausreichende Flächen zur Verfügung, um trotz der hohen Lärmbelastung im Plangebiet einen ungestörter Aufenthalt im Freien auf Balkonen, Loggien oder Terrassen sowie auf gemeinschaftlich nutzbaren Grünflächen im Hofbereich zu gewährleisten. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen außerhalb der Innenhöfe sind dagegen teilweise hohen Lärmbelastungen ausgesetzt und stehen für aufenthaltsbezogene Nutzungen nur eingeschränkt zur Verfügung. Es handelt sich dabei vorrangig um Vorgarten- und Platzflächen, die in erster Linie Erschließungsfunktionen übernehmen werden.

Die Anlage von baulich verbundenen Außenwohnbereichen, wie Balkone und Loggien soll aber auch an den Blockaußenseiten nicht vollständig ausgeschlossen werden, sofern ihre angemessene Nutzung während der Tagzeit durch Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird oder ein weiterer Außenwohnbereich der gleichen Wohnung mit Ausrichtung zum Blockinnenbereich das Kriterium der angemessenen Nutzbarkeit erfüllt. Nachts wird kein Schutzanspruch berücksichtigt.

Eine angemessene Nutzung ist jedenfalls dann gewährleistet, wenn Dauerschallpegel von 62 dB(A) nicht überschritten werden, weil dieser Wert die Schwelle markiert, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind. In Anlehnung an die Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV) aus dem Jahr 2013, wird im Schallschutzgutachten empfohlen, Festsetzungen zum Lärmschutz von (bebauten) Außenwohnbereichen erst bei Überschreitung eines Beurteilungspegels von 65 dB(A) tags zu treffen. Gemäß 3. FlugLSV sind erst bei Überschreitung dieses Wertes für den fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel im Tagzeitraum, Entschädigungen zu leisten.

Da Lage, Art und Ausführung des jeweiligen Außenwohnbereichs auf Bebauungsplanebene noch nicht bekannt sind, im Einzelfall aber zu Erhöhungen der rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel um 1 bis 2 dB(A) führen können, wird als Kompromiss eine Pegelerhöhung um 1 dB(A) in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis der Abwägung werden deshalb abweichend vom oben genannten Schwellenwert der Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung Festsetzungen zum Lärmschutz von Außenwohnbereichen getroffen, sobald für die betreffenden Außenwandflächen Lärmbelastungen von mehr als 64 dB(A) prognostiziert werden.

Der Bebauungsplan gibt mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.6 für Fassaden mit prognostizierten Lärmbelastungen von mehr als 64 dB(A) vor, dass baulich verbundene Außenwohnbereiche von Wohnungen, wie Balkone und Loggien, nur in verglaster, d.h. in baulich geschlossener Ausführung zulässig sind, sofern nicht ein weiterer Außenwohnbereich der gleichen Wohnung mit geringerer Lärmbelastung (< 64 dB(A)) errichtet wird. Als geeignete Schallschutzmaßnahme 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.
Dabei wird im Rahmen der Abwägung davon ausgegangen, dass die Schallschutzmaßnahmen eines Außenwohnbereichs je Wohnung, die Wohnbedürfnisse entsprechend erfüllen können, zugleich aber auch die Gestaltungsmöglichkeit eröffnet bleibt, mehrere Außenwohnbereich je Wohnung zu errichten. Deshalb enthält die textliche Festsetzung 5.6 zusätzlich eine Regelung, wonach bei mehreren Außenwohnbereichen entlang der lärmexponierten Außenwände, lediglich die Verglasung eines Außenwohnbereichs erforderlich ist.

Die Lärmbelastung einzelner Fassaden in den Mischgebieten ist – wie bereits im Zusammenhang mit der Bauschalldämmung erläutert – abhängig von der abschirmenden Wirkung angrenzender Gebäude. Da die Vorgabe einer zeitlichen Bebauungsabfolge durch den Bebauungsplan unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht angemessen ist, wird die Zulässigkeit von Wohnungen im MI 2 und MI 3 vor Fertigstellung der für diese Baugebiete relevanten lärmabschirmenden Bebauung auch unter den Vorbehalt zusätzlicher Schutzauflagen für Außenwohnbereichen gestellt (auflösend bedingte textliche Festsetzung Nr. 5.7).

Nach Fertigstellung einer durchgehenden fünfgeschossigen abschirmenden Bebauung (bis in mindestens 22 m Höhe) im Gewerbegebietsteil GE 2.2 sowie im Gewerbegebietsteil GE 2.1 zwischen den Punkten A und B, sind Überschreitungen des angesetzten Schwellenwertes von 64 dB(A) in den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 nur entlang der Heidestraße sowie für seitlich zu ihr ausgerichtete Fassadenabschnitte im Nahbereich der Hauptverkehrsstraße zu erwarten. Dies wird im Rahmen der Festsetzung Nr. 5.6 berücksichtigt und es werden alle

Außenwandflächen, die dann von Überschreitungen (> 64dB(A)) betroffen sein werden, mit Schutzauflagen für baulich verbundene Außenwohnbereiche versehen.

Die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse vor Fertigstellung der o.g. den Bahnlärm abschirmenden Bebauung wird über die auflösend bedingte textliche Festsetzung Nr. 5.7 abgesichert. Darin wird für alle Wohnungen im rückwärtigen MI 2 und MI 3, die nicht zusätzlich über einen zum Blockinnenbereich ausgerichteten und damit adäquat nutzbaren, leisen Außenwohnbereich verfügen, eine baulich geschlossene (verglaste) Ausführung von Außenwohnbereichen vor allen Blockaußenwänden eingefordert.

Die Festsetzungen stellen auch unter der „worst-case“-Annahme, d.h. bei alleiniger Errichtung eines Baublocks, der dann nicht von der abschirmenden Wirkung angrenzender Gebäude profitiert, sicher, dass zumindest ein Außenwohnbereich jeder Wohnung angemessen nutzbar ist. Im „worst-case“-Fall können für alle Außenwände von Gebäuden in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3, MI 4.1 und im Sondergebiet, die nicht zu einem Blockinnenbereich oder zu einer verkehrsflächenabgewandten Seite orientiert sind, Lärmpegel von mehr als 64 dB(A) nicht ausgeschlossen werden; im Mischgebietsteil MI 4.2 betrifft dies zumindest alle Gebäude an der Heidestraße.

Im Mischgebietsteil MI 4.2 werden die weniger lärmbelasteten Außenwandbereiche entlang der Bahnanlagen und der Döberitzer Straße (zwischen den Punkten Z15-Z16-Z26) von den benannten Schutzauflagen ausgenommen. Weil die Bahntrassen hier teilweise in Troglage verlaufen und die Gütergleise enden, sind keine Dauerschallpegel von mehr 64 dB(A) zu erwarten.

(d) Errichtung einer Lärmschutzwand

Zum Schutz der bahnbegleitenden öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz wird die Errichtung einer rund 225 m langen durchgehenden Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 5 m gefordert. Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB die dafür benötigte Fläche entlang der südwestlichen Geltungsbereichsgrenze und am nordwestlichen Ende der Parkanlage, die erforderliche Mindesthöhe von 39,0 m über NHN sowie das notwendige Schalldämm-Maß fest (Planzeichnung und textliche Festsetzung Nr. 5.9). Das Lärmschutzbauwerk muss in Anlehnung an die "Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen" (ZTV-Lsw 06) eine Schalldämmung D_{LR} von mindestens 25 dB aufweisen und beidseitig hochabsorbierend (d. h. Gruppe A3 oder Gruppe A4 gemäß ZTV-Lsw 06) ausgeführt werden. Der Begriff hoch schallabsorbierend dient der Konkretisierung und ist in der ZTV-Lsw 06, die mit der AV zu § 7 BerlStrG im März 2012 in Berlin eingeführt wurde, definiert.

Die Richtlinie der DB Netz AG (Ril 804.5501), die andernorts für Lärmschutzanlagen an Eisenbahnstrecken angewendet wird, ist in Berlin dagegen nicht eingeführt und stellt darüber hinaus eine privat-rechtliche Vorschrift dar. Auch die Regelungen im städtebaulichen Vertrag zur Errichtung der Lärmschutzwand nehmen deshalb auf die ZTV-Lsw 06 Bezug.

Die festgesetzte Mindesthöhe und das geforderte Schalldämm-Maß von mindestens 25 dB gewährleisten für die Parkanlage mit Kinderspielplatz die großflächige Einhaltung eines Beurteilungspegels von 57-60 dB(A), der eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen ermöglicht und die geplante Unterbringung von Spielflächen für Kinder und Jugendliche, deren Nutzung ebenfalls mit nicht unerheblichen Geräuschen verbunden ist, berücksichtigt.

Eine Einhaltung des in der DIN 18005-1 benannten Orientierungswertes für Parkanlagen von 55 dB(A) (gemessen in 1,5 m über Grund), wäre nach Einschätzung der Schallschutzgutachter selbst mit der Errichtung einer insgesamt 310 m langen bis zu 7,0 m hohen Lärmschutzwand nur näherungsweise möglich (56 – 58 dB). Gegen eine Lärmschutzwand dieses Ausmaßes sprechen städtebauliche und finanzielle Gründe sowie die Lärmemissionen der zu schützenden Fläche selbst. Die Berechnungen ergaben überdies, dass der Zielwert von 55

dB(A) ohnehin nicht erreichbar ist, u. a. da die Wand den Straßenlärm nicht ausreichend abschirmen kann und auch der Schienenlärm aufgrund der Hinterstrahlung des nördlichen Wand-Endes sowie von Reflexionen an den künftigen Hausfassaden nicht unter einen hierdurch bestimmten Pegel abgesenkt werden kann.

Die im Bebauungsplan vorgesehene Fläche für das Lärmschutzbauwerk befindet sich teilweise innerhalb der planfestgestellten temporären Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn. Die Realisierung des Lärmschutzbauwerks kann hier – ebenso wie die Anlage der Grünfläche – erst nach Fertigstellung der S-Bahnstrecke S 21, d.h. voraussichtlich nach 2019 erfolgen (vgl. III.3.1.4). Um den erforderlichen Schallschutz zu gewährleisten, wird im städtebaulichen Vertrag abgesichert, dass die Errichtung des Lärmschutzbauwerks vor Aufnahme der Grün- und Spielflächennutzung erfolgt.

Die geplante Lärmschutzanlage kommt auch der angrenzenden Bebauung zugute, stellt aber keine Genehmigungsvoraussetzung für Wohnungen in diesem Bereich dar, weil die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bereits über bauliche Schallschutzmaßnahmen, die Vorgaben zur Grundrissgestaltung, den Einbau von Lüftungseinrichtungen und Auflagen für die Errichtung von baulich verbundenen Außenwohnbereichen gewährleistet werden.

III.3.7.2 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. 5.10). Die Errichtung und der Betrieb von Feuerungsanlagen ab einer bestimmten Größenordnung bedürfen zudem einer Genehmigung nach den Verordnungen zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Die Emissionen durch Hausfeuerungsanlagen tragen insbesondere während der Heizperiode zu höheren Luftschadstoffkonzentrationen und zur Smogbildung in der Berliner Innenstadt bei. Deshalb soll der Schadstoffausstoß aus diesen Feuerungsanlagen gesenkt werden. Die Festsetzung zur Beschränkung zulässiger Brennstoffe erfolgt auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB. Sie gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für vorhandene oder geplante Nutzungen und verhindert weitere Luftverunreinigungen.

Im Rahmen der verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63/ Heidestraße, Abschlussbericht November 2011) wurden auch die lufthygienischen Auswirkungen des zu erwartenden Kfz-Verkehrs auf die geplanten Bauvorhaben im Plangebiet begutachtet. Dafür wurden die Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Partikel (PM_{10}) und Benzol berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet. Im Ist-Zustand (2009) wurde eine Überschreitung im Hinblick auf den Kurzzeitgrenzwert für PM_{10} (Häufigkeit) ermittelt. Für Benzol wird der entsprechende Grenzwert der 39. BImSchV eingehalten.

Die Immissionsprognosen für das Bezugsjahr 2025 gehen von einer (relativ geringen) Verkehrszunahme auf der Heidestraße aus und berücksichtigen den zu erwartenden Rückgang der Vorbelastung im Untersuchungsgebiet und die prognostizierte Reduktion der Kfz-Verbrennungsemissionen durch technischen Fortschritt. Dadurch kommt es trotz ungünstigerer Ausbreitungsverhältnisse der Luftschadstoffe infolge der Neubebauung zu keiner Überschreitung der Jahres-Grenzwerte für die untersuchten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Partikel (PM_{10} und $PM_{2,5}$) und Benzol im Sinne der 39. BImSchV.

Für den Kurzzeitwert von PM_{10} wurde auf einem Abschnitt im Süden der Heidestraße - wie im Bestand - eine lokal begrenzte Überschreitung hinsichtlich der maximal zulässigen Überschreitungstage für das Prognosejahr 2025 berechnet (Grenzwertüberschreitungen an 41 statt der zulässigen 35 Tage im Jahr). Nach Einschätzung der Gutachter kann die bei Eintreten solcher Überschreitungen notwendige Verringerung der Feinstaubemissionen durch Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und Reduzierung des Schwerlastverkehrs erreicht und damit die Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte gewährleistet werden.

Weitere Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 39. BImSchV können sich ergeben, sofern eine vorzeitige Umsetzung der Planung, insbesondere eine vollständige Fertigstellung der Randbebauung entlang der Heidestraße vor 2020 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 nicht auszuschließen. Sollte sich ein vorzeitiger Abschluss der Bauvorhaben abzeichnen, sind deshalb die Immissionsbelastungen zu überprüfen; etwaigen Grenzwertüberschreitungen kann durch verkehrslenkende Maßnahmen für eine begrenzte Zeit (längstens bis 2020) entgegengewirkt werden.

III.3.7.3 Erschütterungsschutz

Durch den Betrieb der bestehenden und geplanten, unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden, planfestgestellten Bahnanlagen (Regional-, Fern- und Güterverkehr, künftige S-Bahnlinie S 21) können Erschütterungen auf das Erdreich ausgelöst werden, die darin gegründete Hochbauten mit ihren Nutzungen beeinträchtigen könnten.

Im Rahmen einer fachgutachterlichen Untersuchung („Erschütterungstechnische Untersuchung für das Neubauprojekt „Europacity“ – Bereich Bebauungsplan 1-62a“, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, München Dezember 2013) wurde anhand der im Bestand ermittelten Schwinggeschwindigkeiten an ausgewählten Messpunkten, eine überschlägige pauschale Vorabschätzung der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen in den mit den Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten Bebauungen vorgenommen. Bei den Berechnungen wurden die seinerzeit vorliegenden Prognosedaten für den ab 2025 zu erwartenden Zugverkehr (S-Bahn-, Güter-, Fern-, Regional- und Nahverkehr) auf den angrenzenden Bahnstrecken berücksichtigt. An den für die Untersuchung zum Erschütterungsschutz maßgeblichen Prognosen zur Verkehrsbelegung der Gütergleise haben sich seither keine Veränderungen ergeben.

Aus den rechnerisch ermittelten Schwingstärken (KB-Werten) und den Sekundärluftschallpegeln wurde der maximale Einwirkungsbereich (Abstand vom Gleis) ermittelt, bis zu welchem - in Abhängigkeit von der künftigen Nutzung und der Resonanzfrequenzen der Geschossdecken - noch mit einer Überschreitung der Anhaltswerte nach DIN 4150 Teil 2 bzw. der Immissionsrichtwerte der TA Lärm zu rechnen ist.

Setzt man für die geplanten Wohnnutzungen in den Mischgebieten und im Sondergebiet die strengeren Beurteilungskriterien für allgemeine Wohngebiete an, können sowohl auf den bahnzugewandten Flächen im Sondergebiet als auch in den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 nicht ausgeschlossen werden. Es wurden theoretische Einwirkungsbereiche von bis zu 80 m prognostiziert, die auf Überschreitungen des nächtlichen oberen Anhaltswertes bei einer „worst-case“-Annahme bzgl. der Resonanzfrequenzen der Geschossdecken zurückzuführen sind. Eine Überschreitung der nächtlichen Anhaltswerte ist jedoch nur für Wohnnutzungen und schwingungstechnisch sensible gewerbliche Nutzungen relevant. In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 ist zudem mit einer Überschreitung des Maximalpegels für den sekundären Luftschall zu rechnen.

Von erschütterungsträchtigen Einzelereignissen im Nachtzeitraum, verursacht durch Rangierfahrten auf den Gütergleisen der BEHALA, könnten außerdem die unmittelbar östlich der Planstraße 1 geplanten Gebäude in den Mischgebietsteilen MI 1 – MI 3 betroffen sein, sofern sie

vor einer Bebauung in den westlich angrenzenden Gewerbegebieten errichtet werden; andernfalls stellen diese Gebäude eine ausreichende Barriere für Erschütterungen auf ihrem Ausbreitungsweg dar.

In den Gewerbegebietsteilen GE 1, GE 2.1 und GE 2.2 ist nicht mit Überschreitungen des gebietsbezogenen Anhaltswerts (tags) nach DIN 4150 Teil 2 zu rechnen. Die prognostizierten Überschreitungen der nächtlichen Anhaltswerte sind hier nur im Einzelfall für ausnahmsweise zulässige Wohnnutzungen und bestimmte gewerbliche Nutzungen, wie z.B. Beherbergungsbetriebe, relevant. Die gewerblichen Bauflächen werden von deutlich hörbaren sekundären Luftschall-Maximalpegeln betroffen sein, Überschreitungen des Anhaltswerts für den Mittelungspegel sind hingegen nicht anzunehmen.

Um zu hohe erschütterungstechnische Belastungen zu vermeiden, empfehlen die Gutachter im ermittelten Einwirkungsbereich der Bahnanlagen hochwertige Wohnbebauung oder schwingungssensible gewerbliche Nutzungen durch eine elastische Lagerung der Gebäude vor Erschütterungsimmissionen zu schützen. In Abhängigkeit von der Deckeneigenfrequenz der Gebäude können damit selbst für die den Bahnanlagen am nächsten gelegenen Gebäude in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 die strengen Beurteilungskriterien für Wohngebiete eingehalten werden. Zudem ist davon auszugehen, dass der Maximalpegel des sekundären Luftschalls dadurch soweit reduziert wird, dass die aus der TA Lärm abgeleiteten Richtwerte im gesamten Plangebiet eingehalten werden können.

Dem Vorsorgeprinzip der Bauleitplanung entsprechend wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im Bebauungsplan 1-62a festgesetzt, dass bauliche Anlagen bis zu einem Abstand von 80,0 m zu den Gleisen schwingungstechnisch abgekoppelt von den planfestgestellten Bahnanlagen der S-Bahn, Fern- und Regionalbahn sowie der Gütergleise der BEHALA errichtet werden müssen (textliche Festsetzung Nr. 5.11). Die konkreten Anforderungen an den Erschütterungsschutz sind dabei abhängig von der jeweils geplanten Bauausführung und der Lage und Exposition empfindlicher Nutzungen.

Die wirkungsvollste Maßnahme ist die vollständige elastische Lagerung der Gebäude im Bereich der Fundamente. Die Durchführung anderer Maßnahmen an den Hochbauten, eine Unterbrechung des Ausbreitungsweges (z.B. durch Bodenschlitze) oder die Durchführung von Maßnahmen an den Schienenwegen wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.11 aber ebenfalls ermöglicht, wenn eine gleichwertige Wirkung erzielt wird. Der Nachweis dieser Wirkung obliegt dem Bauherrn und muss ggf. im Baugenehmigungsverfahren geführt werden.

III.3.7.4 Schutz vor elektromagnetischen Feldern

Unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche beträgt der Abstand möglicher Wohn- und Bürogebäude zu künftigen elektromagnetischen Störungsquellen der angrenzenden Ausziehgleise der BEHALA mindestens 19 m. Für das Plangebiet ist dabei ausschließlich die zweigleisige Wechselstrombahnstrecke der Gütergleise maßgeblich, da die Gleichfelder der S-Bahn (geplante S-Bahnlinie S 21) nach der gültigen 26. BImSchV nicht mit Grenzwerten belegt sind.

Bei einem Abstand von 19 m zwischen künftiger Gebäudekante und Trassenmitte der Ausziehgleise wurde eine Höhe der maximal möglichen magnetischen Felder von < 20 µT ermittelt, der Grenzwert gemäß 26. BImSchV liegt bei der Bahnfrequenz von 16,7 Hz bei 300 µT.

Die Einhaltung der Grenzwerte für magnetische Felder gemäß 26. BImSchV wird somit gewährleistet, so dass Beeinträchtigungen der Gesundheit der künftigen Bewohner und Arbeitnehmer durch elektromagnetische Störquellen nicht zu erwarten sind.

III.3.8 Gestaltungsregelungen

Zur Sicherstellung der angestrebten stadtgestalterischen Qualitäten der neuen Baugebiete werden im Bebauungsplan Gestaltungsregelungen zu Einfriedungen und Werbeanlagen auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) getroffen.

Die besondere gestalterische Ausprägung des ersten Vollgeschosses entlang der Heidestraße (mindestens 4,5 m hohes Erdgeschoss, Fußboden niveaugleich zum angrenzenden Gehweg) kann in angemessenem Umfang dagegen nur im städtebaulichen Vertrag geregelt werden. Die angestrebten Regelungen sichern - den Zielen des Masterplans entsprechend – die Ausbildung einer straßenzugewandten, architektonisch gut proportionierten Erdgeschosszone, die gleichzeitig die baulichen Voraussetzungen zur Unterbringung von Einzelhandel, Dienstleistungsbetrieben und Gastronomie schaffen. Diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan sind somit entbehrlich.

III.3.8.1 Einfriedungen

Aus stadtgestalterischen Gründen sollen zu den Straßen und den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgerichtete Vorflächen von Gebäuden optisch als Teile des öffentlichen Raumes wirken und nicht durch unverträgliche Einfriedungen (z.B. hohe Mauern) abgesonderte Raumeinheiten bilden. Der Bebauungsplan schränkt die Errichtung von Einfriedungen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen daher ein. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8.1 können Einfriedungen in den genannten Bereichen nur ausnahmsweise zugelassen werden, um im Rahmen der Einzelfallprüfung stadtgestalterisch unverträgliche Einfriedungen ablehnen zu können. Außerdem dürfen sie eine Höhe von 0,9 m, bezogen auf das angrenzende Gehweg- bzw. Mischverkehrsflächenniveau nicht überschreiten, um eine optisch wirksame Einengung der Straßenräume und eine Barrierewirkung zu vermeiden.

Private Nutzungsmöglichkeiten für die genannten Vorflächen und die grundsätzliche Möglichkeit einer Abgrenzung werden durch diese Festsetzung nicht eingeschränkt und die Eingriffe in das Eigentum somit gering gehalten. Betroffen sind fast ausschließlich Vorflächen von Gebäuden, bei denen im Erdgeschoss nicht von einer Wohnnutzung auszugehen ist (überwiegend Flächen im Gewerbegebiet).

III.3.8.2 Beschränkung von Werbeanlagen

Unter Berücksichtigung der besonderen stadträumlichen Funktion und Bedeutung des Plangebiets einerseits und des Schutzanspruchs der künftigen Bewohner andererseits trifft der Bebauungsplan auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) eine einschränkende Festsetzung zur Gestaltung von Werbeanlagen und schafft damit Vorgaben für das Baugenehmigungsverfahren. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8.2 sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung bis maximal zur Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zulässig. Werbeanlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht werden ausgeschlossen.

In den Mischgebieten und im Sondergebiet, die gleichrangig mit gewerblichen Nutzungen auch dem Wohnen dienen sollen, 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. Auch in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 sind diese Beschränkungen zum Schutz der angrenzenden planungsrechtlich zulässigen Wohnungen in den Mischgebieten entlang der Planstraße 1 notwendig. Der vollständige Ausschluss von Werbeanlagen entlang der Bahntrassen erfolgt einerseits unter stadtgestalterischen Aspekten und dient weiterhin der Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten des Bahnbetriebs (Blendschutz, Verwechslungsgefahr mit Signalen).

Im Gewerbegebietsteil GE 1, wo das Rücksichtnahmegebot gegenüber angrenzenden Wohnnutzungen nur für die Gebäude entlang der Planstraße 1.1 gilt, können ausnahmsweise auch Werbeanlagen oberhalb der Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zugelassen werden, sofern sie aus o.g. Gründen nicht zu den Bahnanlagen hin ausgerichtet sind. Im Rahmen der Einzelfallprüfung können dabei sowohl Beeinträchtigungen des Stadtbildes als auch unzumutbare Belästigungen der Anwohner ausgeschlossen werden. Ein weitergehender oder vollständiger Ausschluss von Werbeanlagen wäre in dieser Bahnhofs- und innenstadtnahen Lage stadtgestalterisch nicht gerechtfertigt.

III.3.9 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften

Durch die textliche Festsetzung Nr. 9.4 wird geregelt, dass alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Abs. 1 BauGB bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplans außer Kraft treten. Dies gilt insbesondere für die Regelungen des übergeleiteten Baunutzungsplans von Berlin vom 28. Dezember 1960 und der ebenfalls übergeleiteten Straßen- und Baufluchtlinien im Bereich der Heidestraße und der Döberitzer Straße (s. I.2.4).

III.3.10 Nachrichtliche Übernahmen

III.3.10.1 Unterirdische Regenwasserleitung zur Entwässerung von Bahnflächen

Über das Flurstück 375 verläuft eine unterirdische Regenwasserleitung, die der Entwässerung des westlich gelegenen Fernbahnviaduktes sowie der Flächen des früheren Containerbahnhofs dient und die anfallenden Niederschlagswässer zu einem Rückhaltebecken östlich der Heidestraße leitet. Die Flächen gelten aufgrund der Erforderlichkeit für Bahnbetriebszwecke gemäß § 18 AEG als eisenbahnrechtlich gewidmet. Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a verlaufende unterirdische Zuleitung vom Fernbahnviadukt bis zur Heidestraße wird deshalb nachrichtlich im Bebauungsplan übernommen.

Die Grundstückseigentümer streben eine Verlegung der Regenwasserleitung in jene Bereiche an, die im Bebauungsplan als künftig öffentliche Flächen festgesetzt bzw. mit einem öffentlichen Gehrecht belastet werden sollen. Vom Eisenbahnbundesamt wurde mit Schreiben vom 31.01.2014 bestätigt, dass eine Verlegung im Rahmen der bestehenden Planfeststellung, d.h. ohne Änderungsverfahren möglich ist; insofern stehen die Festsetzungen des Bebauungsplans der planfestgestellten Nutzung nicht entgegen.

III.3.10.2 Baustelleneinrichtungsflächen für die S21

Schmale Teilflächen am westlichen Rand der Flurstücke 375 und 257 sind als temporäre Baustelleneinrichtungsflächen der S-Bahn (S 21) planfestgestellt und werden als solche nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Für die im Bebauungsplan festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen auf diesen Flächen, wird eine aufschiebend bedingte Festsetzung getroffen (s. III.3.1.4). Mit Ausnahme des Grundstücks Döberitzer Straße 3 sind von der aufschiebend bedingten Festsetzung keine überbaubaren Grundstücksflächen betroffen.

Eine Inanspruchnahme der von der aufschiebend bedingten Festsetzung betroffenen Flächen ist voraussichtlich ab 2019 möglich, wenn der entsprechende Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 fertig gestellt ist und die Flächen als Baustelleneinrichtungsfläche nicht mehr benötigt werden. Den betroffenen Grundstückseigentümern ist bekannt, dass eine den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechende bauliche oder sonstige Nutzung erst mit entsprechender Verzögerung realisierbar sein wird. Infolge des notwendigen Planungsvorlaufs für die künftigen Flächennutzungen (Planungs- und Baurecht, Vermarktung, Erschließungs-, Hochbau- und Freiraumplanung) werden die zeitlichen Verzögerungen aber nur gering sein.

III.3.11 Hinweise

In der Planzeichnung wird darauf hingewiesen, dass die Errichtung von baulichen Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für das Trogbauwerk der Bahn hervorzurufen, nur mit Zustimmung der DB AG errichtet werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem Betreiber der S 21 abzustimmen ist.
Weil sich das Plangebiet teilweise im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin Tegel befindet und die Errichtung einzelner Hochhäuser zusätzlich zivile und militärische Radaranlagen beeinflussen könnte, sind bei Umsetzung der Planung die Belange der Luftfahrt und der Verteidigung zu berücksichtigen und zusätzliche Abstimmungserfordernisse zu beachten. Auch hierzu werden entsprechende Hinweise aufgenommen.

Da der Bebauungsplan Festsetzungen trifft, die sich Schallschutzfestsetzungen betreffend hinsichtlich der Begriffsbestimmungen und Berechnungsmodalitäten auf die DIN 4109 beziehen, entspricht der Verweis nur dann den rechtsstaatliche Bestimmtheitsanforderungen an die Verkündung von Rechtsnormen, wenn sichergestellt ist, dass diese als Teil der förmlichen Rechtssetzung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das gilt nunmehr auch dann, wenn die DIN-Norm klarstellt nach welchen Methoden und Berechnungsverfahren zu prüfen ist, ob die Festsetzungen eingehalten werden. Für den Plangeber bedeutet dies, dass sich die Betroffenen verlässlich Kenntnis vom Inhalt der technischen Regel verschaffen können müssen. Daher wird ein Hinweis auf den Bebauungsplan zur möglichen Einsichtnahme der DIN 4109 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aufgenommen.

III.3.12 Vertragliche Regelungen (planergänzende Vereinbarungen)

Für das Gesamtprojekt Europacity wurde am 21. Juli 2011 zwischen dem Land Berlin und den damaligen zwei Haupteigentümern (DB Netz AG und CA Immo Deutschland GmbH) ein städtebaulicher Rahmenvertrag geschlossen, der die wesentlichen Leistungen, Termine und Kosten regelt. Gemäß der Regelungen in diesem Vertrag verpflichten sich die Eigentümer zur Übernahme der Kosten für Ordnungsmaßnahmen, Grundstücksübertragungen, Planungs- und Gutachterleistungen, Bodenordnungsmaßnahmen, Baufeldfreimachungen, Dekontaminationen, Kampfmittelbeseitigung, Herstellung der öffentlichen Erschließungsstraßen, Beteiligung an der Finanzierung der Herstellung des Uferwegs und der Parkanlage (10% der Kosten, 90% werden öffentlich gefördert), Naturschutzmaßnahmen, Wettbewerbe und soziale Infrastruktur (Grundschule und Kita).
Die neuen Grundstückseigentümer der maßgeblichen Flächen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans 1-62a (Flurstück 375) haben mit dem Grundstückskauf Rechte und Pflichten der DB Netz AG aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag gegenüber Berlin übernommen.

Der Rahmenvertrag wird durch städtebauliche (Einzel-)Verträge mit den jeweiligen Grundstückseigentümern konkretisiert.
Am 13. April 2016 wurde gemäß § 11 BauGB ein städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Heidestraße Invest GmbH (neue Eigentümer des Flurstücks 375 westlich der Heidestraße) geschlossen.
Für kleinere, im Eigentum der CA Immo befindliche Teilflächen im Plangebiet 1-62a, wurden Regelungen in einem gesonderten städtebaulichen Vertrag vom 9. Dezember 2014 getroffen.

Die städtebaulichen Verträge enthalten Regelungen zu folgenden Themenkomplexen:

- Verpflichtung der Grundstückseigentümer zur Herstellung und kostenfreien Übertragung der öffentlichen Verkehrsflächen an das Land Berlin;

- Verpflichtung der Eigentümer zur Durchführung von Bodensanierungsmaßnahmen in dem von Berlin (Bezirksamt Mitte, Amt für Umwelt und Natur) festzulegenden Umfang;
- Verpflichtung der Eigentümer zur Herstellung eines Kinderspielplatzes (incl. Eingrünung) in der öffentlichen Grünfläche entlang der Bahnanlagen in Abstimmung mit den durch das Land Berlin durchzuführenden Ersatzmaßnahmen für die durch den Ausbau der Heidestraße entfallenden planfestgestellten Ausgleichsflächen am Parkplatz des ehemaligen Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs;
- Verpflichtung der Eigentümer zur Errichtung einer Lärmschutzwand entsprechend den Vorgaben der Schallschutzgutachter zum Schutz der Parkanlage mit Kinderspielflächen gegenüber Schienenverkehrslärm vor Nutzungsaufnahme dieser Freiflächen;
- Verpflichtung der Eigentümer zur zeitlich zusammenhängenden Errichtung jeweils eines Baublocks entlang der Heidestraße (damit die Schallschutzwirkung der geschlossenen Bebauung nicht über längere Zeiträume noch durch Baulücken in Frage gestellt wird);
- Verpflichtung der Eigentümer zur Errichtung einer Kindertagesstätte und zur finanziellen Beteiligung bei der Schaffung zusätzlicher Grundschulplätze;
- Verpflichtung der Eigentümer zur Kostenübernahme für die Herstellung einer Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen (Höchstbetragsregelung) zur Anbindung an die dort geplanten Grünflächen;
- Verpflichtung der Eigentümer zur Errichtung von mindestens 215 förderfähigen Mietwohnungen (25% der auf ihren Flächen geplanten Wohnungen) sowie die entsprechende Inanspruchnahme der Wohnraumförderung Berlins;
- Verpflichtung der Eigentümer, die Anlieferung der Einzelhandelsbetriebe im Sondergebiet zeitlich zu beschränken und wohngebietsverträglich auszugestalten (Einhausung);
- Verpflichtung der Eigentümer zur gestalterischen Ausbildung der Erdgeschosszone (niveaugleich zum Gehweg, mindestens 4,5 m Höhe; Nutzbarkeit für Gastronomie, ladenbezogene Dienstleistungen oder Einzelhandel auf mindestens 2/3 der Fläche) entlang der Heidestraße und am Nordhafenplatz;

Verpflichtungen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zur Durchführung externer artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen im Bereich Biesenhorster Sand (Entwicklung von Magerrasen und Schaffung von Revieren für die Arten Brachpieper, Steinschmätzer und Dorngrasmücke) wurden bereits durchgeführt und 2014 vom Land Berlin als Ausgleichsmaßnahme anerkannt und abgenommen.
Die DB Netz AG hat sich in einer gesonderten Erklärung gegenüber Berlin verpflichtet, diesbezüglich noch ausstehende wiederkehrende Maßnahmen (Pflege) sowie Maßnahmen zum Monitoring durchzuführen.

III.4 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, die mit einer Veränderung der Stadtstruktur einhergeht. Nördlich des Hauptbahnhofs soll ein Gebiet, das heute noch geprägt ist von aufgegebenen Bahnnutzungen und extensivem Gewerbe, zu einem hochwertigen innerstädtischen Quartier entwickelt werden. Dabei sollen Entwicklungsimpulse durch die Nähe zum Hauptbahnhof, zum Regierungsviertel und zu anderen zentralen Einrichtungen genutzt werden.

Mit der Entwicklung innerstädtischer ungenutzter und untergenutzter Flächen werden die strategischen Planungsziele des Flächennutzungsplans aufgenommen, die der Innenentwicklung und der Wiedernutzung von bereits für Siedlungszwecke in Anspruch genommenen Flächen Vorrang vor äußeren Erweiterungen der Stadt einräumen. Angesichts der gegen-

wärtigen Situation zum dringenden Wohnraumbedarf kommt dabei insbesondere auch 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 und entspricht dem im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungsplan Verkehr festgelegten Ziel der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten, dem hier mit kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer und einer hervorragenden Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel Rechnung getragen werden kann.

Weiterhin wurden u.a. die folgenden öffentlichen Belange in die Abwägung über die Inhalte des Bebauungsplans eingestellt:

- Die Belange der tertiären Wirtschaft und der Hauptstadtfunktion sowie der Sicherung eines angemessenen Arbeitsplatzangebotes in der Stadt,
- die Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung durch Errichtung neuer Wohnungen in einer voraussichtlich gut nachgefragten innerstädtischen Lage und Sicherung eines angemessenen Anteils mietpreisgebundener Wohnungen,
- die Belange des Umweltschutzes, die durch die Aufnahme immissionsschutzrechtlicher textlicher Festsetzungen berücksichtigt werden, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, indem den Vorgaben des Landschaftsprogramms u.a. mit der Planung öffentlich nutzbarer Grünflächen und der Einbindung in das übergeordnete Grün- und Wegenetz entsprochen wird.
- Hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt stehen kleinräumige Belastungseffekte den Vorteilen einer verdichteten Innenentwicklung gegenüber, die großräumig durch Begrenzung des Flächenverbrauchs zu weniger Belastungen führt.
- Nicht zuletzt sind die Belange des Verkehrs in der Abwägung zu berücksichtigen, die wesentlich durch die übergeordnete Verbindungsfunktion der das Neuordnungsgebiet querenden Bundesstraße B 96 bestimmt werden.

Diese Belange sind auch im Masterplan Heidestraße berücksichtigt worden, der vom Bezirksamt Mitte und von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beschlossen und als Ergebnis eines von der Gemeinde beschlossenen Entwicklungskonzeptes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen ist.

Grundstücke der beiden Haupteigentümer

Die Planungen zur Gebietsentwicklung erfolgen im Einvernehmen mit den beiden Haupteigentümern im Plangebiet, die gemeinsam mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gebiets betreiben und hierzu vertragliche Bindungen zur Abtretung künftig öffentlicher Flächen und zu Kostenbeteiligungen mit dem Land Berlin eingegangen sind (Rahmenvertrag vom Juli 2011 sowie nachfolgende städtebauliche Einzelverträge). Die Eigentümer haben sich im Rahmenvertrag verpflichtet, die für öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen vorgesehenen Flächen an das Land Berlin abzutreten und diese Flächen sowie innerhalb der angestrebten Umsetzungszeiträume auch die für eine Neuentwicklung vorgesehenen Baufelder rechtzeitig freizumachen.

Gegenüber der gegenwärtigen planungsrechtlichen Zulässigkeit auf diesen Teilflächen (vgl. Kap. I.2.4) eröffnet der Bebauungsplan erheblich erweiterte und finanziell tragfähigere Nutzungsmöglichkeiten. Festsetzungen des Bebauungsplans, die die Nutzbarkeit der künftigen Bauflächen beschränken, sind durch die Anforderungen der Wohnraumversorgung, 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 den Eigentümern wurde im Rahmen der Planaufstellung diesbezüglich Einvernehmen erzielt. Da die betreffenden Flächen zurzeit brach liegen, sind keine Inte-

ressen von Mietern, Pächtern oder sonstigen Nutzungsberechtigten in die Abwägung einzustellen.

Grundstücke Heidestraße 45 bis 55

Die in sonstigem Privateigentum stehenden Grundstücke Heidestraße 45 bis 55 werden im Bebauungsplan als Mischgebiet mit einer GRZ von 0,6, einer GFZ von 3,3 und maximal VI zulässigen Vollgeschossen (OK umgerechnet 19,0-23,5 m) festgesetzt. Die Festsetzung als Mischgebiet erfolgt in Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan sowie unter Berücksichtigung der bestehenden Eigenart auf den Grundstücken selbst und in ihrer näheren Umgebung. Die bestehende Gemengelage setzt sich zusammen aus einer gewerblich-kulturellen Nutzung auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 und einer Wohnnutzung durch vorhandene Wohngebäude auf den Grundstücken Heidestraße 45, 53, 53A, 54 und 55/Döberitzer Straße 1 sowie einer östlich der Heidestraße unmittelbar gegenüberliegend planungsrechtlich gesicherten (und in Umsetzung begriffenen) Wohnbebauung.

Die gegenwärtig vorhandenen Wohnnutzungen auf den benannten Grundstücken im Plangebiet und der weitaus überwiegende Teil der gewerblichen Nutzungen auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 bleiben im Mischgebiet zulässig. Es sind fast ausschließlich gewerbliche Nutzungen mit geringem Störpotenzial vorhanden (Galerien, Büros und Dienstleistungsbetriebe), die einer künftigen Wohnnutzung nicht entgegenstehen. Für zwei kleine Fahrzeugwerkstätten greifen die Regelungen des Bestandsschutzes.

Auch hinsichtlich von Unterschreitungen der festgesetzten Mindesthöhe und von (geringfügigen) Überschreitungen der festgesetzten Nutzungsmaße greift der Bestandsschutz. Von den Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Bepflanzung der Grundstücke sind die genannten Grundstücke ausdrücklich ausgenommen.

Eine Erweiterung, Ergänzung oder Erneuerung mischgebietsverträglicher gewerblicher Nutzungen bleibt auf den Flächen möglich. Dies betrifft vor allem die vom Grundstückseigentümer Heidestraße 46-52 angestrebte Intensivierung der kulturellen Nutzungen, während produzierendes Gewerbe weder vorhanden noch geplant ist.

Ein Eingriff in private Belange erfolgt somit nur hinsichtlich der zurzeit auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 zulässigen ausschließlich gewerblichen Weiterentwicklung des Grundstücks mit im Vergleich zum Mischgebiet weniger eingeschränktem Störpotenzial, ohne Begrenzung der Flächenversiegelung und ohne Festlegung einer Mindesthöhe der Bebauung. In der Abwägung wird dabei den öffentlichen Belangen einer geordneten Gebietsentwicklung im Umfeld des Hauptbahnhofs unter Einschluss eines substanziellen Wohnanteils, der nur durch eine Begrenzung der internen gewerblichen sowie von außen auf das Gebiet einwirkenden verkehrlichen Immissionen erreichbar ist, gegenüber den genannten privaten Belangen eines Einzeleigentümers der Vorrang gegeben. Einer uneingeschränkten gewerblichen Weiterentwicklung auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 stehen darüber hinaus die Belange der angrenzenden Wohngrundstücke und die sich daraus ergebenden allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse entgegen.

In der Abwägung zu berücksichtigen sind ferner die infolge der Bebauungsplanfestsetzungen erweiterten Entwicklungsmöglichkeiten für das Grundstück Heidestraße 46-52. Der Bebauungsplan ermöglicht einerseits eine deutlich höhere Grundstücksausnutzung als nach geltendem Planungsrecht und eröffnet andererseits neue, auch wirtschaftlich interessante Nutzungsmöglichkeiten für die Grundstücke.

Im Sinne der Gleichbehandlung werden für das Grundstück Heidestraße 46-52 aufgrund vorhandener Neubau- und Umnutzungspotenziale – ebenso wie für die Neubauflächen der beiden Haupteigentümer im Plangebiet – Festsetzungen getroffen, die bei Errichtung einer Wohnbe-

bauung auf den rückwärtigen Grundstücksflächen die Herstellung eines 25%igen Anteils förderfähiger Wohnungen (d.h. von Wohnungen, die die gebäudemäßigen Voraussetzungen für die soziale Wohnraumförderung erfüllen) an den insgesamt neu errichteten Wohnungen voraussetzen.
Festsetzungen zur sozialen Wohnraumförderung sind städtebaulich erforderlich, um den dringenden Wohnraumbedarf sozial schwacher Bevölkerungsgruppen in Berlin und deren Wohnbedürfnisse (siehe auch III.3.1.5) zu berücksichtigen. Nur die Grundstücke Heidestraße 45, 53, 53A, 54 und 55/ Döberitzer Straße 1 werden aufgrund ihrer Kleinteiligkeit, der bereits bestehenden Wohnnutzung und fehlender zusätzlicher Baupotenziale von der Verpflichtung zur Errichtung förderfähiger Wohnungen ausgenommen.

Auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 sind Neubaupotenziale für Wohnungen vor allem auf den neu durch den Grundstückseigentümer erworbenen unbebauten Flächen des Flurstücks 305 vorhanden. Die Errichtung von Wohngebäuden auf diesen zugekauften Flächen unterstützt die im Sinne der Zweckbestimmung in einem Mischgebiet charakteristische und notwendige Nutzungsmischung. Eine Wohnnutzung ist aber auch an anderer Stelle möglich.
Ein Baugebot für Wohngebäude auf den rückwärtigen Grundstücksflächen ist aus der Festsetzung nicht ableitbar. Beeinträchtigungen der privaten Baufreiheit könnten sich somit nur durch die Ablehnung von Bauanträgen, die ausschließlich gewerbliche Nutzungen auf den betroffenen Flächen vorsehen, ergeben.
Auch eine tatsächliche Inanspruchnahme von Fördermitteln für den sozialen Wohnungsbau und die sich daraus ergebenden Mietpreis- und Belegungsbindungen nach dem Wohnraumfördergesetz sind aus der Bebauungsplanfestsetzung nicht ableitbar. Rechtsfolge der Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB ist nur die Errichtung von Wohngebäuden mit Wohnungen, die die gebäudemäßigen Voraussetzungen für die soziale Wohnraumförderung erfüllen. Die Errichtung reiner Wohngebäude ist ebenfalls nicht erforderlich, da auch gemischt genutzte Gebäude die Anforderung an ein Wohngebäude erfüllen, sofern die Wohnnutzung im Verhältnis zu den anderen Nutzungen nicht nur von untergeordneter Bedeutung ist.

Neben der Lagegunst der rückwärtigen Flächen für den Wohnungsbau (u.a. angrenzende Parkanlage mit Kinderspielplatz) berücksichtigt die Festsetzung zur sozialen Wohnraumförderung auch den gewerblich genutzten Gebäudebestand auf dem Grundstück Heidestraße 46 - 52. Bei den im betroffenen Grundstücksteil vorhandenen gewerblich-kulturellen Nutzungen (Galerien, Büros und Dienstleistungsbetriebe) handelt es sich um wohngebietsverträgliche Nutzungen, deren geringes Störpotenzial einer ergänzenden Wohnnutzung nicht entgegensteht. Zwei kleine Fahrzeugwerkstätten mit ggf. etwas höherem Störpotenzial befinden sich im vorderen Grundstücksteil; Lärmbelastungen von dort werden durch vorgelagerte abschirmende Bestandsgebäude gemindert.

III.5 Flächenbilanz

Nutzung	**Flächengröße (gerundet)**
Mischgebiet	46.290 m²
MI 1	6.030 m²
MI 2	4.745 m²
MI 3	10.695 m²
MI 4.1	6.810 m²
MI 4.2	18.010 m²
Gewerbegebiet	30.720 m²
GE 1	11.240 m²
GE 2.1	8.020 m²
GE 2.2	11.460 m²
Sondergebiet „Nahversorgungszentrum …“	9.490 m²
Grünflächen	5.270 m²
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	10.540 m²
Straßenverkehrsflächen	13.110 m²
Geltungsbereich insgesamt	**115.420 m²**

IV Auswirkungen der Planung

IV.1 Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen

Die geplanten Baugebietsausweisungen sowie die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen für öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen haben kaum Auswirkungen auf derzeit ausgeübte Nutzungen.

Alle gewerblichen Nutzungen auf den ehemaligen Bahnflächen wurden mittlerweile aufgegeben und die Flächen – mit Ausnahme eines leerstehenden Betriebsgebäudes und befestigter Befahrflächen – vollständig beräumt.

Einzelne Teilflächen am westlichen Rand der Flurstücke 285, 375 und 257 werden als temporäre Baustelleneinrichtungsflächen der S-Bahn (S 21) genutzt. Sie sind für diesen Zweck planfestgestellt und werden als solche nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Für die im Bebauungsplan festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen auf diesen Flächen, wird eine aufschiebend bedingte Festsetzung getroffen (s. III.3.1.4), so dass sich keine funktionalen oder zeitlichen Einschränkungen für den Baustellenbetrieb ergeben.

Auf den in sonstigem Einzeleigentum befindlichen Grundstücken Heidestraße 45-55 können die bestehenden Nutzungen (Galerien, Räume für freie Berufe, kleinere Dienstleistungsbetriebe, Wohnen) im Rahmen der geplanten Mischgebietsfestsetzung fortgeführt werden. Zwei Kfz-Betriebe haben Bestandsschutz, bei erheblichen Erweiterungen oder wesentlichen Nutzungsänderungen ist künftig die Vereinbarkeit mit der Mischgebietsfestsetzung zu überprüfen.

IV.2 Auswirkungen auf die Nahversorgung und die Zentrenstruktur

Die im Bebauungsplan festgesetzten Baugebiete ermöglichen grundsätzlich die Einordnung der in den jeweiligen Flächenkategorien zulässigen Einzelhandelsbetriebe. Dies entspricht den Zielen einer urbanen Nutzungsmischung mit belebten Erdgeschosszonen entlang der Heidestraße und der Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung für die neu hinzuziehende Bevölkerung. Andererseits sind jedoch Einzelhandelsentwicklungen zu vermeiden, die nach Art und Umfang negative stadtstrukturelle Auswirkungen auf die Zentrenstruktur Berlins, hier insbesondere des Bezirks Mitte haben können. Der Bebauungsplan trifft deshalb Festsetzungen, die den Einzelhandel in den Mischgebieten und in den Gewerbegebieten nach Art und Umfang beschränken.

In einem Fachgutachten wurde überprüft, ob die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zulässige und als wahrscheinlich anzunehmende Einzelhandelsentwicklung mit den Zielen der Gemeinsamen Landesplanung, des Berliner Flächennutzungsplans, des Stadtentwicklungsplan Zentren 3 und des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts vereinbar ist. Das Gutachten bezieht sich auf das Neuordnungsgebiet beiderseits der Heidestraße in seiner Gesamtheit. Seine Aussagen und Empfehlungen werden im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans umgesetzt, so dass die Bebauungsplanfestsetzungen auch für sich betrachtet, keine negativen stadtstrukturellen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur Berlins haben. Auch der 2016 festgesetzte Bebauungsplan 1-62b sowie die 2015 festgesetzten vorhabenbezogenen Bebauungspläne 1-92VE und 1-93VE sehen für die Flächen östlich der Heidestraße entsprechende Festsetzungen zur Einzelhandelsbeschränkung vor. Die Berücksichtigung der im Gutachten getroffenen Annahmen zu einzelhandelsrelevanten Festsetzungen für den Bebauungsplan 1-62c muss im weiteren Aufstellungsverfahren dieses Plans erfolgen.

(a) Annahmen zur tatsächlichen Verkaufsflächenentwicklung

Eine vollständige Ausschöpfung sämtlicher durch die Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c theoretisch ermöglichter Einzelhandels-Verkaufsflächen ist äußerst unwahrscheinlich. Das Gutachten zu den Einzelhandelspotenzialen im Quartier „Europacity“ Berlin der BBE Handelsberatung GmbH (Leipzig, Februar 2012) leitet deshalb zunächst aus der Analyse zweier strukturell vergleichbarer Berliner Geschäftslagen (Kantstraße in Berlin-Charlottenburg und Brunnenstraße in Berlin-Mitte) Annahmen zur tatsächlich im Neuordnungsbereich zu erwartenden Verkaufsflächenentwicklung ab. Ausgehend von der Nutzungsstruktur in den Vergleichsstraßen (40 % Einzelhandel, 30 % Gastronomie, 30 % Dienstleistungen) und der dort realisierten Ladengrößen und -tiefen wird für die Mischgebiete und Kerngebiete entlang der Heidestraße eine Einzelhandels-Verkaufsfläche von knapp 3.800 m² als realistisch angesehen. Dabei ist analog zu den Modellstraßen vor allem von nahversorgungs- und sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten auszugehen.

Zusammen mit weiteren potenziellen Einzelhandelsflächen im Neuordnungsbereich summiert sich der nach den Modellannahmen zu erwartende zentrenrelevante Einzelhandel unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit auf annähernd 6.600 m² Verkaufsfläche. Hinzu kommen ein oder zwei großflächige Betriebe mit zentrenrelevantem Hauptsortiment im Nahversorgungszentrum westlich der Heidestraße mit betriebsbezogen maximal 2.500 m² und zusammen maximal 4.300 m² Verkaufsfläche. Im Plangebiet des Bebauungsplans 1-62a ist nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zentrenrelevanter Einzelhandel in einer Größenordnung von maximal 8.000 m² Verkaufsfläche zu erwarten. In Anlehnung an die Branchendifferenzierung vergleichbarer Straßen und aufgrund der für das Nahversorgungszentrum vorgesehenen Festsetzungen überwiegen dabei mit geschätzten 54 % die Verkaufsflächen für nahversorgungsrelevante Sortimente.

Eine Entwicklung der Bereiche beiderseits der Heidestraße zu einem Ortsteilzentrum im Sinne des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 ist nicht beabsichtigt und auch langfristig nach vollständiger Realisierung der Bebauung wegen des durch stadträumliche Barrieren abgegrenzten Einzugsbereichs, der Konkurrenz durch umliegende etablierte Zentren und Sonderstandorte (einschließlich Hauptbahnhof) und der zzt. vollständigen und auch zukünftig weitgehenden Abwesenheit von typischen zentren-ergänzenden Nutzungen nicht zu erwarten. Neben dem geplanten Nahversorgungszentrum ist eher mit einer losen straßenbegleitenden Abfolge von den Besonderheiten des Standorts (geringe Mantelbevölkerung, viele Arbeitsplätze, stadttouristische Bedeutung, Nähe zum Hauptbahnhof und zum Museum für Gegenwart, Hauptverkehrsstraße) entsprechenden kleineren Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben zu rechnen, die nach Art und Zusammensetzung ihres Angebots nicht die Qualität eines Ortsteilzentrums erreichen dürfte.

(b) Einschätzung der städtebaulichen Auswirkungen

Das Einzelhandelsgutachten setzt sich nachfolgend mit den Auswirkungen dieser realistischerweise maximal zu erwartenden Verkaufsflächenentwicklung auf die Einkaufslagen im Umfeld, insbesondere auf das Stadtteilzentrum Turmstraße, das Hauptzentrum Müllerstraße und das Nahversorgungszentrum Chausseestraße auseinander. Dabei wird anhand verschiedener Kriterien wie Verkaufsflächengröße, Branchenstruktur und Wettbewerbsstellung die städtebauliche Verträglichkeit geprüft und bewertet.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass u.a wegen der schrittweisen Entwicklung des Quartiers und damit der Einzelhandelsnutzungen, des vergleichsweise geringen Umfangs der Gesamtverkaufsfläche (Müllerstraße 53.000 m², Turmstraße inkl. Planung 50.000 m², Heidestraße max. 10.000 m²) und der Entfernung zu diesen Zentren sowie durch die zu erwartende Ausrichtung auf nahversorgungsrelevante Sortimente negative Auswirkungen (z.B. durch Kaufkraftabfluss, Absinken der Vielfalt und des Qualitätsniveaus, Gefährdung der Entwicklungsperspektiven) auf die genannten Zentren und auf die Nahversorgung nicht zu befürchten

sind. Ein massiv auftretender Wettbewerbseffekt, wie er bei neu eröffneten Wettbewerbsstandorten mit hoher Kundenattraktivität und entsprechender Magnetwirkung grundsätzlich auftreten kann, ist bei den durch die Bebauungspläne ermöglichten und im Neuordnungsgebiet daraufhin realistischerweise anzunehmenden zentrenrelevanten Angeboten nicht zu erwarten.

Eine durch die Gutachter ergänzend empfohlene Einschränkung großflächigen zentrenrelevanten Einzelhandels im Kerngebiet östlich der Heidestraße ist im Bebauungsplan 1-62b berücksichtigt worden. Die Empfehlungen, Einzelhandelseinrichtungen im Gewerbegebiet nur ausnahmsweise zulässig zu machen, um das Entstehen einer Anbieterkonzentration von Fachmärkten auszuschließen, werden im vorliegenden Bebauungsplan 1-62a berücksichtigt.

IV.3 Verkehrliche Auswirkungen

Die Errichtung von nunmehr bis zu 1.300 Wohnungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a und von insgesamt bis zu 3000 Wohneinheiten sowie von Arbeitsstätten für bis zu 10.000 Beschäftigte im neuen Stadtquartier „Europacity“ insgesamt wird zu einer nicht unerheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Heidestraße führen. Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Neubebauung wurden daher in mehreren Fachgutachten untersucht.

(a) Verkehrsuntersuchung 2011 für das Gesamtgebiet

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-63 für die Heidestraße wurde im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 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 (VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH, „Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße“, Abschlussbericht November 2011).

Das künftige Kfz-Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet wurde gemäß den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2006) anhand der im (mittlerweile geteilten) Bebauungsplan 1-62 zugelassenen Bruttogeschossfläche, einer Abschätzung der Nutzungsverteilung in den geplanten Baugebieten sowie einer Annahme zur Verteilung der Wege der künftigen Nutzer - unterschieden nach Bewohnern und Beschäftigten - auf unterschiedliche Verkehrsträger (Modal Split) ermittelt. Im Sinne einer Gegenprobe wurde auch das mögliche künftige Stellplatzangebot im Plangebiet als Quelle des Verkehrs herangezogen.

Danach ist mit etwa 13.600 Kfz-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr der Baugebiete beiderseits der Heidestraße (Bebauungspläne 1-62a, b und c) pro Werktag zu rechnen. Bezieht man die geplanten Nutzungen im Bereich Europaplatz (Bebauungsplan II-201c) mit ein, erhöht sich die Belastung um 3.600 Kfz-Fahrten pro Werktag auf insgesamt 17.500 Kfz-Fahrten pro Werktag, die künftig zusätzlich zum Durchgangsverkehr von der Heidestraße zu bewältigen sein werden.

Die künftige Belastung der Heidestraße ohne Berücksichtigung der geplanten Gebietsentwicklung und ohne Änderungen in der Verkehrsführung wurde auf der Grundlage des stadtweiten Verkehrsprognosemodells der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ermittelt, das für das Teilgebiet Heidestraße verfeinert wurde. Danach würde sich 2025 in der Heidestraße zwischen der Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke eine Verkehrsbelastung von 37.500 Kfz pro Tag ergeben, die sich mit 22.500 Kfz pro Tag auf den Straßenzug Nordhafenbrücke / Sellerstraße (B 96) und 17.800 Kfz. pro Tag auf die nördliche Heidestraße verteilt. Ohne die Entwicklung des Plangebiets wäre demnach aufgrund gene-

reller Trends mit einem deutlichen Rückgang der Belastung im Straßenzug Heidestraße-Sellerstraße (B96) und einer nahezu gleich bleibenden Verkehrsbelastung in der nördlichen Heidestraße zu rechnen.

Für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklung des Neuordnungsbereichs auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs außerhalb des Plangebiets wurde der Quell- und Zielverkehr der neuen Baugebiete über das geplante Netz örtlicher Erschließungsstraßen in das Prognosemodell eingebunden. Ferner wurden drei Varianten zur Führung des Hauptverkehrsstroms aus der Heidestraße nördlich des Knotens Heidestraße / Nordhafenbrücke untersucht:

Variante 1: über die Sellerstraße

Variante 2: über die Perleberger und die Fennstraße

Variante 3: etwa gleichmäßige Verteilung auf Sellerstraße und Perleberger/ Fennstraße

Für diese Varianten sowie für eine Variante ohne Gebietsentwicklung (Nullvariante) wurde anhand des „Handbuchs zur Bemessung von Verkehrsanlagen“ (HBS 2001, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) die Verkehrsqualität an den maßgeblich betroffenen Knotenpunkten (Heidestraße/ Zufahrt zur Nordhafenbrücke, Heidestraße/ Perleberger Straße, Sellerstraße/ Müllerstraße und Fennstraße/ Müllerstraße) untersucht. Dabei wurden verschiedene Einflussfaktoren wie Grünzeiten, Umlaufzeiten sowie organisatorische und bauliche Anpassungen an den vier Knotenpunkten berücksichtigt, um eine Optimierung des Zusammenwirkens der Knotenpunkte in Bezug auf Verkehrsfluss, Sicherheit und Bequemlichkeit für möglichst alle Verkehrsarten zu erreichen oder mindestens für Berlin übliche Standards nicht zu unterschreiten.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen stellte sich heraus, dass die Variante 3 mit einer etwa gleichmäßigen Verteilung des Hauptverkehrsstroms auf die Straßenzüge Nordhafenbrücke/ Sellerstraße und Perleberger Straße/ Fennstraße insgesamt die günstigste Lösung darstellt. Diese Lösung wurde auch der weiteren Straßenplanung zugrunde gelegt. Die prognostizierten Kfz-Verkehrsbelastungen ergeben sich danach wie folgt:

Kfz./24 Std.	Heidestr. Süd	Heidestr. Mitte	Heidestr. Nord	Sellerstraße	Fennstraße
Var. 3	42.800	42.400	24.000	21.000	37.500
Vgl. 2009	41.400	41.400	17.500	25.600	27.700
Vgl. 2014	41.200	39.200	17.500	26.800	30.400

Anm.: Heidestraße Süd: Döberitzer Straße bis Einmündung Planstraße 2, Heidestraße Mitte: Einmündung Planstraße 2 bis Zufahrt Nordhafenbrücke, Heidestraße Nord: Zufahrt Nordhafenbrücke bis Kreuzung Perleberger Straße, Sellerstraße: Östlich der Straße Am Nordhafen, Fennstraße: Östlich der Perleberger Straße .

Die 2011 prognostizierte Verkehrsbelastung in der südlichen und mittleren Heidestraße zeigte gegenüber der ermittelten Belastung im Jahr 2009 eine nur moderate Erhöhung um weniger als 4 %. In der Sellerstraße ergab sich gegenüber der Bestandssituation 2009 eine Reduzierung, in der nördlichen Heidestraße und in der Fennstraße dagegen eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs. Die mittlerweile vorliegende Verkehrsbelastung aus der Erhebung 2014 führt zu keiner veränderten Einschätzung.

Die Untersuchung 2011 zeigte weiterhin, dass die veränderten Verkehrsströme durch den im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens1-63 geplanten Ausbau der Heidestraße in Verbindung mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und baulichen Anpassungen an den vier genannten Knoten so abgewickelt werden können, dass eine Verminderung der Verkehrsqualität vermieden wird. Die Umweltauswirkungen der veränderten Verkehrsbelastungen in

der Heidestraße wurden im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 zum Ausbau der Heidestraße überprüft.

(b) Verkehrsprognose Bebauungsplan 1-62a

Ende 2015 wurde das städtebauliche Konzept im Plangebiet 1-62a nochmals überarbeitet und damit insgesamt eine deutlich höhere Nutzungsdichte erreicht. Hintergrund dieser Anpassungen war die Berücksichtigung des stark angewachsenen Wohnungsbedarfs und des zunehmend angespannten Marktes für innenstadtnahe Büroflächen sowie die Versorgungssituation auf dem Berliner Wohnungsmarkt, die vom Land Berlin durch eine Errichtung von 25% mietpreisgebundenem Wohnungsbau im Plangebiet berücksichtigt wird.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung für die Neubauflächen westlich der Heidestraße sollte überprüft werden, ob sich das Quell- und Zielverkehrsaufkommen infolge des geänderten städtebaulichen Konzeptes wesentlich verändern wird oder ob die bisherigen Annahmen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsabwicklung über die Heidestraße und das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz weiter verwendet werden können.

Im Ergebnis dieser Untersuchung (Argus Stadt- und Verkehrsplanung: „Verkehrsprognose Bebauungsplan I-62a - Berlin Heidestraße / Europacity, Verkehrliche Kurzstellungnahme“ vom 17. März 2016) zeigte sich, dass die Mehrverkehre infolge höherer Nutzungsmaße im neuen städtebaulichen Konzept durch die in der Verkehrsuntersuchung 2011 überhöhten Annahmen zur Verkehrserzeugung durch Einzelhandelsflächen mehr als ausgeglichen werden. Anstelle eines 2011 in die Verkehrsprognose eingestellten Einkaufszentrums im Sondergebiet, ermöglicht der Bebauungsplan 1-62a hier lediglich die Errichtung von ein bis zwei großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit Sortimenten der Nahversorgung im Erdgeschoss, ergänzt durch straßenbegleitende kleinere Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe entlang der Heidestraße. Auch diese werden überwiegend Nahversorgungsfunktionen übernehmen (z.B. Kiosk, Fleischer, Apotheke) und über die Europacity hinaus keine Besucher und insbesondere keine motorisierten Verkehre anziehen.

Dementsprechend steht dem aktuell für das Plangebiet 1-62a ermittelten Verkehrsaufkommen von etwa 8.300 Kfz/24h ein Verkehrsaufkommen von etwa 8.500 Kfz/24h in der Verkehrsuntersuchung 2011 gegenüber. Nach Einschätzung der Gutachter besteht deshalb keine Veranlassung, die Ergebnisse der Untersuchung von 2011 zu überarbeiten.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 2016 wurde auch die künftige Verkehrsabwicklung für das Plangebiet 1-62a mitbetrachtet. Die Einspeisung der Neuverkehre in die Heidestraße wird unter Berücksichtigung der aktuell geplanten Knotenpunkte und ihrer Signalisierung insgesamt als unproblematisch eingestuft.

An den einzelnen Anbindungspunkten wird die Situation wie folgt beurteilt:

Anbindung Planstraße 1.1 an die Heidestraße: An diesem unsignalisierten Knoten sind in Entwurfsplanung für die Heidestraße nur Rechts- und Geradeausströme zulässig. Von der Heidestraße abbiegende Kfz sind hinsichtlich in der berechneten Größenordnung von ca. 1.600 Kfz / 24h unproblematisch. In die Heidestraße biegen ca. 600 Kfz / 24h ein. Da der bevorrechtigte Verkehrsstrom durch die Signalisierung am benachbarten Knoten und durch die aus der Heidestraße in die Planstraße abbiegenden Fahrzeuge regelmäßig unterbrochen wird, sind hier keine Probleme in der Verkehrsabwicklung zu erwarten.

Anbindung Planstraße 2 an die Heidestraße: An diesem signalisierten Knoten werden ca. 1.100 in das Gebiet einfahrende und 2.000 aus dem Gebiet ausfahrende Kfz / 24h erwartet. Unter Berücksichtigung eines Spitzenstundenanteils von 10 % ergeben sich 200 Kfz / h als maximale Strombelastung, was bei 40 Umläufen zu 90 Sekunden im Phasenablauf der Signalisierung rund 5 Kfz pro Umlauf entspricht. Die dafür erforderliche Freigabezeit von 10 Sekunden ist geringer als die in der verkehrstechnischen Unterlagen vorgesehene Freigabezeit

von 12 Sekunden. Ausreichende Aufstellflächen für Kfz sind vorhanden. An diesem Knotenpunkt sind keine Probleme in der Verkehrsabwicklung zu erwarten.

Anbindung Planstraße 3 an die Heidestraße: An diesem signalisierten Knoten werden ca. 1.000 in das Gebiet einfahrende und 1.000 aus dem Gebiet ausfahrende Kfz / 24h erwartet. Die obigen Aussagen zum Knotenpunkt der Anbindung von Planstraße 2 an die Heidestraße gelten hier analog.

Anbindung Döberitzer Straße an die Heidestraße: An diesem Knoten ist Linksabbiegen nur zur Einfahrt in die Döberitzer Straße zulässig, die im Schatten einer über den nördlichen Knotenarm führenden Fußgänger-LSA erfolgt. Hier werden ca. 500 in das Gebiet einfahrende und 500 aus dem Gebiet ausfahrende Kfz / 24h erwartet. Unter Berücksichtigung eines Spitzenstundenanteils von 10 % ergeben sich 50 Kfz / h als maximale Strombelastung, was bei 40 Umläufen zu 90 Sekunden im Phasenablauf der Signalisierung 1-2 Kfz pro Umlauf entspricht. Die Abwicklung derartiger Verkehrsmengen ist im Schatten der Fußgänger-LSA unproblematisch.

IV.4 Auswirkungen auf die Infrastruktur

IV.4.1 Einrichtungen der sozialen Infrastruktur

Die bebauungsplanbedingte Zunahme der Einwohnerzahl im Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße erhöht die Nachfrage nach Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Plangebiet bzw. in dessen Umfeld.
Ausgehend von bis zu 1.300 Wohnungen bzw. 2.600 Einwohnern im Geltungsbereich des Bebauungsplans, ergibt sich ein Bedarf an bis zu 140 Grundschulplätzen und 117 Plätzen in Kindertagesstätten (vgl. III.3.1.1).

Der bebauungsplanbedingte Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen soll durch den Bau von Kinderbetreuungseinrichtungen im Plangebiet vollständig abgedeckt werden.

Um den aus der Gebietsentwicklung beiderseits der Heidestraße resultierenden Bedarf an Grundschulplätzen abzudecken und weitere absehbare Platzbedarfe im Umfeld des Plangebietes zu befriedigen, ist die Errichtung eines Schulneubaus am Standort Chausseestraße/Boyenstraße etwa 700 m östlich des Plangebietes geplant (vgl. III.3.1.1).

Nach Einschätzung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft entsteht in den für das Plangebiet relevanten Schulplanungsregionen 3, 5 und 6 bis zum Schuljahr 2020/21 ein zusätzlicher Platzbedarf an knapp 1.500 Grundschulplätzen. Diese rechnerisch ermittelte Nachfrage berücksichtigt neben den Wohnungsbauvorhaben beiderseits der Heidestraße und in der Lehrter Straße auch Platzbedarfe infolge von Bestandsverdichtung (durch kleinere, verstreute Wohnungsbauvorhaben wie Lückenschließungen oder Dachgeschossausbauten) und durch die altersstrukturelle Entwicklung der in der Region bereits lebenden Einwohner. Der benannte Platzbedarf ist infolge einer Beschlussfassung durch das Bezirksamt Mitte Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns; die Anpassung der Schulentwicklungsplanung steht noch aus.

Die Bereitstellung der erforderlichen Plätze in Kindertagestätten und eine angemessene finanzielle Beteiligung bei der notwendigen Herstellung der benötigten Grundschulplätze wird mit den Haupt-Grundstückseigentümern vertraglich geregelt.

IV.4.2 Versorgung mit Grün- und Spielflächen

Weiterhin entsteht im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a ein Bedarf von rund 15.500 m^2 wohnungsnahen und 18.000 m^2 siedlungsnahen Grünflächen sowie 2.600 m^2 Net-

to-Kinderspielplatzfläche zuzüglich Rahmengrün. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll ein entsprechendes wohnortnahes Grünflächen- und Kinderspielplatzangebot gesichert werden.

Innerhalb der neuen bahnbegleitenden Parkanlage im Süden des Plangebietes kann der sich rechnerisch ergebende Bedarf an Kinderspielflächen voraussichtlich vollständig abgedeckt und somit eine wohnungsnahe Versorgung mit Spielmöglichkeiten erreicht werden. Festsetzungen im Bebauungsplan zur Errichtung einer Lärmschutzwand sichern eine angemessene Aufenthaltsqualität. Die Errichtung der Spielflächen in dem notwendigen Umfang wird mit den Grundstückseigentümern vertraglich geregelt.

Der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen kann durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Grün- und Freiflächen dagegen nur teilweise abgedeckt werden.
Vorrangig stehen dafür die festgesetzten öffentlichen Grünflächen im Süden des Plangebietes zur Verfügung, die nicht als Spielflächen benötigt werden. Zusätzlich werden die begrünten Teilflächen der öffentlichen Platzfläche im Norden des Plangebietes (bis zu 4.500 m² des sog. „Nordhafenplatzes“) und die rund 2.000 m² große halböffentliche Platzfläche im nördlichen Sondergebiet städtische Aufenthaltsqualitäten bieten.

Der verbleibende Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen (12.700 m² bzw. 6.200 m² bei zusätzlicher Berücksichtigung sonstiger öffentlicher Freiflächen mit Aufenthaltsqualität) kann durch Flächen in unmittelbarer Nähe westlich und südwestlich des Plangebietes abgedeckt werden. Dort stehen neben dem „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis Moabit“ mit einer Flächengröße von 2,75 ha künftig weitere 3,7 bis 3,8 ha der planfestgestellten „Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug“ als öffentlich nutzbare Grün- und Freiflächen zur Verfügung. Die „Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug“ dient der Kompensation von durch die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich verursachten Eingriffen in den Naturhaushalt. Laut Maßnahmenbeschreibung ist die Schaffung einer „strukturierten Grünfläche mit Aufenthaltscharakter“ vorgesehen; Sukzessionsflächen sind nur in geringem Umfang geplant. Aufgrund ihrer Nähe zu den Bahnanlagen werden die neuen Grünflächen teilweise nicht unerheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt sein, sofern keine lärmabschirmende Abgrenzung zu den Bahntrassen erfolgt, vor allem im Süden (in Verlängerung der Döberitzer Straße) entstehen aber auch bei freier Schallausbreitung große zusammenhängende Flächen, in denen der für einen ungestörten Aufenthalt anzusetzende Beurteilungspegel von 62 dB(A) eingehalten wird.

Die Größe der künftigen Parkanlage ist ausreichend, um neben ihrer Funktion als wohnungsnahe Grünfläche für die vorhandenen und künftigen Bewohner zwischen Lehrter Straße und den Bahnanlagen (Bestandsbebauung im nördlichen Abschnitt der Lehrter Straße, Wohnungsbauvorhaben im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-67 VE und einzelne Bestandsgebäude mit Wohnnutzungen südlich davon) auch eine Versorgungsfunktion für das Plangebiet 1-62a mit zu übernehmen. Im Bebauungsplangebiet 1-67 VE wird ein Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen von insgesamt 9.876 m² prognostiziert und für die Bestandsgebäude überschlägig ein Bedarf von rund 6.000 m² angesetzt, so dass sich zusammen mit den verbleibenden Bedarfen an wohnungsnahen Grünflächen aus dem Plangebiet 1-62a ein Gesamtflächenbedarf von rund 24.000 m² ergibt. Dem steht ein künftiges Freiflächenangebot von mehr als 37.000 m² gegenüber. Die Wohnbauflächen westlich der Lehrter Straße sind gemäß Umweltatlas bereits derzeit ausreichend mit wohnungsnahen Freiflächen versorgt (Versorgungsgrad von mehr als 6 m² je Einwohner).

Die Grünflächen der „Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme Döberitzer Grünzug“ sind ebenso wie der angrenzende „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis Moabit“ aus dem südlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a (vor allem MI 4.2) künftig bequem und gefahrlos über die Verlängerung der Döberitzer Straße zu erreichen.

Für die Bewohner im mittleren Plangebiet (vor allem MI 3, SO und MI 4.1) kann eine bisher vergleichsweise schlechte Erreichbarkeit bestehender und geplanter Grünflächen durch die vorgesehene Brückenverbindung über die Bahnanlagen auf Höhe des Sondergebietes wesentlich verbessert werden.
Um die Realisierung der Bahnbrücke vor allem finanziell abzusichern, werden vertragliche Regelungen mit den Eigentümern des größten Teils der Grundstücke im Plangebiet 1-62a zur Kostenübernahme getroffen. Die planungsrechtliche Sicherung erfolgt in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren (1-88 C).

Den künftigen Bewohnern im Norden des Plangebietes (vor allem MI 1 und MI 2) stehen die geplanten begrünten Flächen des Nordhafenplatzes sowie zusätzlich die Grün- und Freiflächen rund um den Nordhafen zur Verfügung.

Insgesamt gesehen, entstehen zwischen Lehrter Straße und dem Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal ganz unterschiedliche Grün- und Freiflächen für die Kurzzeit- und Feierabenderholung, die von den Bewohnern der künftigen Europacity individuell im Hinblick auf das gewünschte Nutzungsangebot (Spazierwege, Sitz- und Liegemöglichkeiten, ergänzende gastronomische Angebote) und die Ruhebedürftigkeit ausgewählt werden können.

Der Bedarf an siedlungsnahen Grünflächen in einer Größenordnung von rund 18.000 m² (7m² je Einwohner) muss durch Anlagen außerhalb des Plangebiets abgedeckt werden; dies kann durch den ca. 1 km entfernten Fritz-Schloß-Park und den Volkspark Humboldthain in etwa 1,5 km Entfernung gewährleistet werden. Durch die Herstellung einer Brückenverbindung über die Bahnanlagen wird auch die Erreichbarkeit des Fritz-Schloß-Parks aus dem Bebauungsplangebiet 1-62a entscheidend verbessert.

IV.5 Auswirkungen auf geschlechts- und altersspezifische Belange

Die Regelungen des Bebauungsplans führen zu einer deutlichen Verbesserung der Lebensbedingungen im Geltungsbereich. Sie dienen der grundsätzlichen städtebaulichen Neuordnung des Bereichs unter Nutzung seiner Lagequalitäten und schaffen zusammen mit den geplanten Festsetzungen der Bebauungspläne 1-62b und 1-62c die planungsrechtlichen Voraussetzungen, die Flächen beiderseits der Heidestraße zu einem eigenständigen, urban geprägten Stadtquartier zu entwickeln und attraktive Wohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen.

Die getroffenen Regelungen betreffen Frauen und Männer, unterschiedliche Formen des Zusammenlebens, unterschiedliche Altersgruppen sowie unterschiedlich mobile Bevölkerungsgruppen gleichermaßen; eine einseitige und unausgewogene Auswirkung der Planung auf eine der Betroffenengruppen ist nicht erkennbar.

IV.6 Bodenordnung

Die Herauslösung der im Bebauungsplan für öffentliche Zwecke (Straßenverkehrsflächen, öffentliche Grünflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) vorgesehenen Flächen aus dem Eigentum der beiden Grundstückseigentümer, die im Einvernehmen mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gesamtgebiets betreiben, sowie ihre Übertragung an das Land Berlin, werden in einem Rahmenvertrag zur Gebietsentwicklung geregelt, der zwischen diesen Eigentümern und dem Land Berlin geschlossen wurde. Ein Flächentausch zwischen diesen Eigentümern sowie ggf. der Erwerb einer nicht selbständig bebaubaren Fläche im Eigentum des Landes Berlin (Flurstück 285) können freihändig vereinbart werden und setzen keine bodenordnenden Maßnahmen voraus. Eine sinnvolle, aber zur Umsetzung des Bebauungsplans nicht zwingend erforderliche Zusammenlegung des nicht selbständig bebau-

baren Flurstücks 305 mit dem nordöstlich anschließenden Grundstück Heidestraße 46-52 ist bereits erfolgt.

IV.7 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung

(a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

Für das Gesamtprojekt Europacity wurde zwischen dem Land Berlin und den damaligen zwei Haupteigentümern (DB Netz AG und CA Immo Deutschland GmbH) am 21.7.2011 ein städtebaulicher Rahmenvertrag geschlossen, der die wesentlichen Leistungen, Termine und Kosten regelt. Gemäß der Regelungen in diesem Vertrag verpflichten sich die Eigentümer zur Übernahme der Kosten für Ordnungsmaßnahmen, Grundstücksübertragungen, Planungs- und Gutachterleistungen, Bodenordnungsmaßnahmen, Baufeldfreimachungen, Dekontaminationen, Kampfmittelbeseitigung, Herstellung der öffentlichen Erschließungsstraßen, Beteiligung an der Finanzierung der Herstellung des Uferwegs und der Parkanlage (10% der Kosten, 90% werden öffentlich gefördert), Naturschutzmaßnahmen, Wettbewerbe und soziale Infrastruktur (Grundschule und Kita).
Die neuen Grundstückseigentümer der maßgeblichen Flächen westlich der Heidestraße (Flurstück 375) haben mit dem Grundstückskauf Rechte und Pflichten der DB Netz AG aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag gegenüber Berlin übernommen.

Der Rahmenvertrag wird durch städtebauliche (Einzel-)Verträge mit den jeweiligen Grundstückseigentümern konkretisiert.
Mit den neuen Eigentümern der Flächen westlich der Heidestraße (Flurstück 375) wurde ein entsprechender städtebaulicher Vertrag am 13. April 2016 geschlossen.
Für die Neubauflächen im Plangebiet 1-62a, die sich im Eigentum der CA Immo befinden (Teile der Baugebiete GE 1, MI 1 sowie MI 4.2), sind Regelungen in einem gesonderten städtebaulichen Vertrag vom 9. Dezember 2014 zwischen dem Land Berlin und der CA Immo getroffen worden.

Im städtebaulichen Vertrag vom 13. April 2016 mit der Heidestraße Invest GmbH werden insbesondere Regelungen

- zu den Kosten für städtebauliche Planungen, Untersuchungen und Gutachten,
- zur Durchführung von Ordnungsmaßnahmen,
- zu Bodenverunreinigungen,
- zur Erschließung,
- zur Durchführung qualitätssichernder Verfahren,
- zur Herstellung von Grün- und Platzflächen sowie des Kinderspielplatzes und des Lärmschutzbauwerks,
- zur Herstellung der Westanbindung (Brücke und Brückenvorplatz),
- zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,
- zu sozialen Infrastrukturbaumaßnahmen / Wohnfolgeeinrichtungen
- sowie zur Mietpreisbindung

getroffen.

Wohnfolgekosten für Kita- und Grundschulplätze, die aus der Neubebauung der Grundstücksflächen im Eigentum der CA Immo resultieren, wurden im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 1-62b vom 9. Dezember 2014 berücksichtigt.

Entschädigungskosten gemäß § 40 BauGB sowie Grunderwerbs- oder Investitionskosten entstehen somit für das Land Berlin nicht.
Es muss lediglich die für die Unterhaltung und Pflege der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sowie für die Unterhaltung der neuen Brücke entstehenden Kosten tragen.

Bei Realisierung einer Wohnbebauung auf dem Grundstück Heidestraße 46 -52 können sich weitere Wohnfolgekosten in geringem Umfang ergeben, die durch das Land Berlin zu tragen sind; die übrigen nicht durch vertragliche Regelungen erfassten Grundstücke im Plangebiet sind bereits mit Wohngebäuden (endgültig) bebaut.

Die Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen, die infolge des Umbaus der Heidestraße an bestehenden Gebäuden im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a (Grundstücke Heidestraße 45, 46-52, 53, 53A, 54, 55 und Döberitzer Straße 1) erforderlich werden, sind dem Bebauungsplan 1-63 zuzuordnen, da der Straßenumbau nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist.

(b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

V Verfahren

V.1 Aufstellungsbeschluss 1-62

Das Bezirksamt Mitte hat am 18. August 2009 die Aufstellung des Bebauungsplans 1-62 für die beiderseits anliegenden Grundstücke der Heidestraße zwischen Perleberger Straße und Minna-Cauer-Straße bzw. Invalidenstraße mit Ausnahme der Flächen für die Verbreiterung der Heidestraße beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt für Berlin (Nr. 41) vom 4. September 2009 auf Seite 2192 bekannt gemacht.

V.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden 1-62

Ausgewählte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 26. März 2010 von der Planung (für den Gesamtbereich des nachfolgend geteilten Bebauungsplans 1-62) unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme, auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung, aufgefordert. Insgesamt gingen 49 Rückäußerungen ein, von denen 44 Anregungen und Hinweise zur Planung enthielten. Alle Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind in die Abwägung eingegangen; die Hinweise zur Umweltprüfung wurden im Umweltbericht abgearbeitet.

Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden wurde die Planzeichnung im Bereich des Bebauungsplans 1-62a in folgenden Punkten geändert bzw. ergänzt:

- Reduzierung des Umfangs der Kerngebietsfestsetzungen, Gliederung der Kerngebiete nach zulässiger Nutzungsart (zur Vermeidung einer mit den Zielen der Zentrenentwicklung unverträglichen Einzelhandelsentwicklung),
- Festsetzung des nördlichen Stadtplatzes (mit Ausnahme der Randstraßen) als öffentliche Grünfläche statt als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung,
- Ergänzung der Zweckbestimmung „Kinderspielplatz“ für die öffentlichen Grünflächen im Südwesten des Plangebiets
- Erweiterung der Baugebietsfläche westlich der Planstraße 1 (Einbeziehung von Kranbahn-Fundamenten, die nicht im öffentlichen Straßenland liegen sollen),

- Aufnahme von textlichen Festsetzungen zum Lärmschutz für durch Verkehrslärm beeinträchtigte Bauflächen,
- Festsetzung einer mit einem Geh- und Radfahrrecht zu belastenden Fläche zwischen wasserseitigem Stadtplatz und Planstraße 1,
- Anpassung der Lage und Abgrenzung der mit einem Geh- und Radfahrrecht zu belastenden Zugangsbereiche zum geplanten S-Bahnhof Perleberger Brücke,
- nachrichtliche Übernahme von planfestgestellten Flächen und Anlagen der Bahn,
- Aufnahme einer textlichen Festsetzung, nach der die festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung bis zur Aufhebung der planfestgestellten Zwecke unzulässig ist.

Weiteren Hinweisen wurde – soweit zutreffend und für den Bebauungsplan relevant – durch Änderung und Ergänzung der Begründung Rechnung getragen.

V.3 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit 1-62

In der Zeit vom 14. Juni 2010 bis einschließlich 9. Juli 2010 wurde im Stadtplanungsamt Mitte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans 1-62 (d.h. für den Gesamtbereich des nachfolgend geteilten Bebauungsplans) mit Stand 3. Juni 2010 durchgeführt. Während dieser Zeit hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, sich über die allgemeinen Ziele der Planung, die Inhalte des Bebauungsplans und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung zu informieren. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde durch Anzeigen in drei Tageszeitungen am 10. Juni 2010 und über die Internetseite des Bezirksamtes Mitte öffentlich bekannt gemacht.

In die ausgelegte Unterschriftenliste trugen sich sieben Bürger ein. Außerdem wurden vierzehn schriftliche Stellungnahmen abgegeben. Für den vorliegenden Bebauungsplan 1-62a relevante Stellungnahmen bezogen sich auf folgende Sachverhalte und wurden wie folgt in die Abwägung eingestellt:

Stellungnahme: Die Erforderlichkeit der Planung ist nicht nachvollziehbar.

Abwägung: Die Erforderlichkeit der Planung ist dadurch begründet, dass die innenstadtnahen, verkehrsgünstig nahe am Hauptbahnhof und teilweise am Wasser gelegenen Flächen beiderseits der Heidestraße für Bahnzwecke nicht mehr benötigt werden und eine neue dem Standort angemessene Nutzung erhalten sollen. Der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und vom Bezirksamt Mitte beschlossene Masterplan stellt die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Berlins für das Plangebiet dar. Die darin vorgesehene Bebauung und Nutzung der Grundstücke kann unter den zzt. gültigen planungsrechtlichen Voraussetzungen nicht zugelassen werden, so dass ein Bebauungsplan erforderlich ist.

Stellungnahme: Die B 96 sollte an die Bahntrasse verlagert werden.

Abwägung: In Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbs für den Bereich Heidestraße und erneut in einem Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan wurde geprüft, ob die B 96 an die Bahntrasse verlegt oder in umgebauter Form im bisherigen Verlauf der Heidestraße verbleiben soll. In Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Trassenführungen wurde der Flächennutzungsplan dahingehend geändert, dass die Heidestraße wieder in ihrem jetzigen Verlauf dargestellt wird. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Stellungnahme: Die B 96 sollte eine geringere Breite erhalten.

Abwägung: Das Planungskonzept geht davon aus, dass die Heidestraße ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße beibehalten muss, aber in ihrer Gestalt- und Nutzungsqualität – auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer – aufgewertet werden soll. Vorgesehen ist die Ent-

wicklung einer angebauten Stadtstraße als attraktive Hauptachse des Quartiers. Dazu gehören neben Parkmöglichkeiten und ausreichend breiten Gehwegen und Radverkehrsanlagen auch Flächen für Sondernutzungen im Zusammenhang mit der anliegenden Bebauung sowie begleitende Baumreihen. Um diese Funktionen aufnehmen zu können, ist eine Verbreiterung des Straßenraums auf das im Bebauungsplan vorgesehene Maß erforderlich.

Stellungnahme: Für die Erschließung des Gebiets sind neue Verkehrslösungen erforderlich

Abwägung: Die innere Erschließung der künftigen Baugebiete soll durch ringförmige Erschließungsstraßen so gewährleistet werden, dass diese keinen Durchgangsverkehr anziehen und unnötiger Zusatzverkehr, z.B. durch Umwegfahrten, vermieden wird. Die Gestaltung der Erschließungsstraßen, die Einordnung unterschiedlicher Funktionen und die Art der Verkehrsorganisation sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Die vorgesehene Festsetzung als Straßenverkehrsfläche lässt einen ausreichenden Spielraum für unterschiedliche Lösungen.

Stellungnahmen: Der Wohnanteil ist zu hoch/ der Wohnanteil ist zu niedrig.

Abwägung: Der angestrebte und durch den Bebauungsplan ermöglichte Wohnanteil im neuen Stadtquartier liegt bei etwa einem Drittel der Geschossfläche. Damit wird der besonderen Qualität und Lagegunst der Flächen entsprochen. Ein niedrigerer Wohnanteil würde nicht der städtebaulichen Zielsetzung entsprechen, ein gemischt genutztes Quartier zu entwickeln, das in etwa gleichen Maßen durch Wohnen und Gewerbe geprägt wird. Außerdem muss für die Entwicklung eines Wohnquartiers in dieser relativ isolierten Lage eine Größenordnung erreicht werden, die ein eigenständiges Gewicht entwickelt.

Ein höherer Wohnanteil lässt sich aufgrund der Immissionssituation kaum umsetzen. Überdies ist es städtebauliches Ziel, an diesem zentralen Standort ein gemischt genutztes Quartier zu entwickeln, das auch durch Gewerbe sowie kulturelle, gastronomische und Einzelhandelsnutzungen geprägt wird.

Stellungnahme: Die bauliche Dichte ist zu hoch.

Abwägung: Die bauliche Dichte (seinerzeit GFZ 2,4 bis 4,0 bezogen auf das Gesamtgebiet) ist städtebaulich begründet durch die zentrale und hervorragend erschlossene Lage des Plangebiets. Die hier vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung sollen optimal genutzt werden. Das Planungskonzept geht deshalb von einer weitgehend geschlossenen Blockrandbebauung in Berliner Traufhöhe mit ergänzenden Hochhausstandorten aus. Die Bebauungsdichte hat sich im Plangebiet 1-62a seither weiter erhöht, entspricht aber der Dichte vieler stark nachgefragter innerstädtischer Altbauquartiere. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind nicht beeinträchtigt. Die Dichte innerhalb der Baugebiete wird darüber hinaus ausgeglichen durch das gesicherte Angebot an öffentlichen Grün- und Platzflächen innerhalb und am Rand des Plangebiets.

Stellungnahme: Die Versorgung mit sozialen Einrichtungen ist unzureichend gesichert.

Abwägung: Im Bebauungsplan sind die notwendigen Standorte von Kinderspielplätzen enthalten. Der Bedarf an Plätzen in Kinderbetreuungseinrichtungen kann innerhalb der Wohn- und Mischgebiete des Bebauungsplans abgedeckt werden; ihre Realisierung ist über vertragliche Regelungen mit den Grundstückseigentümern abgesichert. Zur Versorgung mit Schulplätzen sollen – auch zur besseren Vernetzung – Kapazitäten in Einrichtungen in den Nachbarquartieren geschaffen und in Anspruch genommen werden. Die finanzielle Beteiligung der Grundstückseigentümer bei der Schaffung entsprechender Platzkapazitäten ist ebenfalls vertraglich geregelt.

Stellungnahme: Der Bebauungsplan gewährleistet keine ausreichende Grünflächenversorgung.

Abwägung: Durch die in den Bebauungsplänen 1-62a und 1-62b festgesetzten Grünflächen stehen zusammen mit der vorhandenen Parkanlage südwestlich des Nordhafens rund 1,8 ha an öffentlichen Grünflächen im Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße zur Verfügung. Hinzu kommen der gesamte Uferbereich entlang des Schifffahrtskanals (1,1 ha) im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b, der als Promenadenbereich gestaltet werden soll, sowie weitere Freiflächen mit Aufenthalts- und Erholungsqualitäten wie der wasserseitige Stadtplatz, die nordwestliche Platzfläche (Nordhafenplatz) und die Fußgängerbereiche des Döberitzer Grünzugs. Öffentlich nutzbare Grün- und Platzflächen (einschließlich unmittelbar angrenzender Randbereiche) nehmen rund 17 % des Neuordnungsbereichs ein.

Stellungnahme: Der Döberitzer Grünzug muss weiterentwickelt und nach Osten verlängert werden.

Abwägung: Innerhalb des Plangebiets ist eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Verbindung der in anderen Planungen gesicherten Grünflächen westlich der Bahnanlagen mit dem Grünbereich östlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals vorgesehen. Mit diesem Ziel wird die Döberitzer Straße als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Eine Regelung zur langfristigen Sicherung eines öffentlichen Geh- und Radfahrrechtes über die östlich anschließenden Flächen des “Kunst-Campus” ist im Bebauungsplan 1-62b getroffen werden.

Stellungnahme: Es sind Festsetzungen zur Begrünung und zum Umweltschutz erforderlich.

Abwägung: Im Vorentwurf noch nicht enthaltene Festsetzungen zur Bepflanzung der Grundstücke, zur Dachbegrünung und zur Nutzung emissionsarmer Brennstoffe wurden ergänzt. Weitere Maßnahmen sind geplant, jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Stellungnahme: Der Bebauungsplan ermöglicht einen nicht ausgleichbaren Eingriff in den Naturhaushalt.

Abwägung: Im Umweltbericht wird festgestellt, dass der Eingriff aufgrund der stark anthropogen geprägten Bestandssituation im Hinblick auf die Flächenversiegelung, die Beseitigung bestehender Biotopstrukturen und damit auch die Fauna, nicht größer ist als der Eingriff, der auch ohne Bebauungsplan nach derzeit geltendem Planungsrecht (Baunutzungsplan und § 34 BauGB) zulässig wäre, so dass ein diesbezüglicher Ausgleich gemäß § 1a BauGB nicht erforderlich ist. Ein Ausgleichserfordernis liegt nur hinsichtlich des Schutzgutes Klima vor, da mit dem Bebauungsplan gegenüber dem derzeitigen Planungsrecht eine höhere und dichtere Bebauung ermöglicht wird. Als Ausgleichsmaßnahmen fordert der Bebauungsplan eine Begrünung der Baugrundstücke, eine mindestens 80 cm betragende Erdüberdeckung von Tiefgaragen, zahlreiche Baumpflanzungen und eine Dachbegrünung ein; durch weitgehende Beschränkungen von oberirdischen Stellplätzen und Garagen werden zusätzliche Versiegelungen begrenzt. Die Maßnahmen minimieren und kompensieren die klimatischen Auswirkungen und gleichen auch nicht ausgleichspflichtige Eingriffe in die Schutzgüter Wasser, Lokalklima und Arten/Biotope aus. Die Vegetationsflächen fördern die Speicherung und Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers, wirken abkühlend und Staub bindend und bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Stellungnahme: Es sind Festsetzungen zur Begrenzung der Versiegelung und zur Versickerung erforderlich.

Abwägung: Die im Vorentwurf noch nicht enthaltene Festsetzung von Grundflächenzahlen für die einzelnen Baugebiete wurde ergänzt. Danach wird die Versiegelung - gebietsabhängig - auf 75 bis 80 % der Grundstücksfläche begrenzt.

Nach dem Berliner Wassergesetz soll unbelastetes Niederschlagswasser – bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen - versickert werden, ohne dass es dazu einer Festsetzung im Bebauungsplan bedarf (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung). Wenn eine Versi-

ckerung vor Ort nicht umsetzbar ist, müssen andere mit dem Wassergesetz vereinbare Regelungen gefunden werden. Für das Plangebiet wurde ein Entwässerungskonzept zum künftigen Umgang mit Niederschlagswasser im Plangebiet erarbeitet; die Umsetzung ist jedoch nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.

Stellungnahme: Die Belange des Klimaschutzes sollten stärker berücksichtigt werden.

Abwägung: Im Umweltbericht wird geprüft, welche Beeinträchtigungen des Stadtklimas durch den Bebauungsplan ermöglicht werden und welche ausgleichenden Maßnahmen sinnvoll sind. Das Instrument der Bebauungsplanung bietet jedoch nur begrenzte Möglichkeiten, klimaschutzrelevante Ziele umzusetzen.

Stellungnahme: Das Plangebiet ist durch Lärm- und Luftschadstoffe sehr stark belastet.

Abwägung: Die Lärm- und Luftschadstoffbelastung im Plangebiet wurde im Rahmen verschiedener Verkehrs- und Immissionsgutachten detailliert untersucht. Auf dieser Grundlage werden die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Bewohner und Nutzer der neuen Baugebiete festgelegt; dazu gehören auf der Ebene des Bebauungsplans die Anordnung weniger empfindlicher Baugebietstypen in besonders belasteten Bereichen, die Ausbildung lärmrobuster Baustrukturen, die Errichtung einer Lärmschutzwand sowie Festsetzungen zur Bauschalldämmung, zu lärmschützenden Grundrissen, dem Einbau von Lüftungseinrichtungen und Schutzauflagen für Außenwohnbereichen.

Stellungnahme: Die Brücken sind zur besseren Verknüpfung des Gebiets dringend erforderlich.

Abwägung: Eine Brücke über die westlichen Bahnanlagen und zwei Brücken über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal sind Bestandteile des dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Planungskonzeptes. Die genaue Lage und Ausbildung der Brückenbauwerke wird im weiteren Verfahren festgelegt. Die beiden Brücken über den Schifffahrtskanal wurden in den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62b einbezogen, für die Brücke über die Bahnanlagen wird ein eigenständiges Bebauungsplanverfahren durchgeführt, das auch die erforderlichen Flächen im Brückenvorfeld (Zugänge in Form von Treppen und Rampen) umfasst.

Stellungnahme: Der Zugangsbereich zur Bahnbrücke benötigt eine besondere Gestaltung.

Abwägung: Die Gestaltung der zur Überwindung des Höhenunterschiedes erforderlichen Rampen- und Treppenanlagen und der verbleibenden Flächen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Stellungnahme: Im Bebauungsplan muss noch sehr viel mehr geregelt werden.

Abwägung: Der Vorentwurf des Bebauungsplans zur Beteiligung der Öffentlichkeit enthielt nicht alle vorgesehenen Regelungen, insbesondere noch keine Angaben zur GRZ und noch keine textlichen Festsetzungen, u.a. zur näheren Bestimmung der in den Baugebieten allgemein und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (insbesondere von Einzelhandel), zu öffentlichen Gehrechten, zum Immissionsschutz und zur Begrünung der Baugebiete. Diese wurden inzwischen ergänzt.

V.4 Änderung des Geltungsbereichs 1-62

Im Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden Geltungsbereichsanpassungen gegenüber dem Aufstellungsbeschluss erforderlich. Der Geltungsbereich wurde um die folgenden Flächen erweitert:

- westliche Teilfläche des Flurstück 260 zwischen Döberitzer Straße und Minna-Cauer-Straße,
- nördliche Teilfläche des Grundstücks Heidestraße 23,
- Teilflächen der Heidestraße im Bereich der Nordhafenbrücke,

- Teilfläche des Flurstücks 204 im Bereich der Heidestraße 3 sowie
- Teilfläche der Minna-Cauer-Straße (nördliche Ecke zur Heidestraße).

Gleichzeitig wurde der Geltungsbereich um die folgenden Flächen verringert:

- Fläche nördlich der Döberitzer Straße (Flurstück 258),
- Teilflächen des Bahngeländes westlich der Heidestraße bis zur Perleberger Straße,
- Grünfläche an der Heidestraße zwischen Fenn- und Nordhafenbrücke,
- Teilfläche des Nordhafen zwischen Nordhafenbrücke und Kieler Brücke,
- Fläche an der nordwestlichen Ecke der Sandkrugbrücke (Flurstück 64/2) sowie
- Teilfläche des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal südlich der Kieler Brücke.

Der Beschluss dieser Geltungsbereichsanpassungen wurde am 5. April 2011 vom Bezirksamt Mitte gefasst und im Amtsblatt Nr. 42 vom 23. September 2011 auf S. 2319 bekannt gemacht. Dem Entwurf des Bebauungsplans zur Behördenbeteiligung lag bereits der so geänderte Geltungsbereich zugrunde.

V.5 Beteiligung der Behörden 1-62

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes und der zugehörigen Begründung vom 25. März 2011 für den gesamten Neuordnungsbereich beiderseits der Heidestraße durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 30. März 2011 von der Planung unterrichtet und zur Stellungnahme bis zum 6. Mai 2011 aufgefordert. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung einschließlich Umweltbericht beigefügt. Das Verkehrsgutachten einschließlich der lärmtechnischen und der lufthygienischen Untersuchung wurde den zuständigen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

In das Beteiligungsverfahren wurden 46 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich der Fachabteilungen des Bezirks) einbezogen. Von den 33 eingegangenen Rückäußerungen enthielten 25 Anregungen und Hinweise zur Planung. Aufgrund der später erfolgten Teilung des Bebauungsplans sind einige Stellungnahmen für den hier vorliegenden Bebauungsplan 1-62a nicht oder nur teilweise relevant und finden in den Bebauungsplanverfahren 1-62b und 1-62c Berücksichtigung.

Im Ergebnis der Prüfung der vorgebrachten Anregungen und Hinweise konnte ein Großteil der Stellungnahmen durch Klarstellungen und Ergänzungen der Begründung berücksichtigt werden, ohne dass hierdurch eine Abwägung/Änderung bezüglich der Planinhalte erforderlich wurde. Stellungnahmen, die eine Änderung der Planinhalte des Bebauungsplans 1-62a zum Gegenstand hatten, bezogen sich auf folgende Sachverhalte und wurden wie folgt in die Abwägung eingestellt:

<u>Landesplanung</u>

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte mit, dass der Entwurf des Bebauungsplans 1-62 an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst ist. Sie stimmte den festgesetzten Kerngebietsflächen im Umfeld des Hauptbahnhofs (in den jetzigen Bebauungsplänen 1-62b und 1-62c) und der geplanten Festsetzung eines Nahversorgungszentrums (Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“) mit Begrenzung der Verkaufsfläche auf maximal 5.000 m² zu. Die Festsetzung eines Kerngebietes gegenüber der Zufahrt zur Nordhafenbrücke (im jetzigen Bebauungsplan 1-62a) wurde kritisch gesehen, da der Standort außerhalb städtischer Kernbereiche gemäß LEP B-B liegt. Um dennoch eine Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung herzustellen, wurde zumindest ein Ausschluss zentrenrelevanten großflächigen Einzelhandels gefordert.

Abwägung: Die Zustimmung zu den festgesetzten Kerngebietsflächen in Bahnhofsnähe wurde zur Kenntnis genommen und die Bedenken gegen das Kerngebiet gegenüber der Nordhafenbrücke wurden berücksichtigt; die strittige Kerngebietsfestsetzung wurde aufgegeben und der Bereich stattdessen als Mischgebiet festgesetzt.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Stellungnahme: Die für die Flächennutzungs- und Stadtentwicklungsplanung zuständige Stelle in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung teilte mit, dass die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan unter der Bedingung gegeben ist, dass ein Einvernehmen mit den Grundsätzen und Zielen des StEP Zentren 3 und dem bezirklichen Zentrenkonzept hergestellt wird. Die regionalplanerischen Festlegungen würden beachtet.

Die Festsetzungen zur Steuerung des Einzelhandels seien bisher nicht ausreichend auf eine Verträglichkeit mit den zentrensystematischen Zielsetzungen überprüft und konkretisiert. Kritisiert wurden das mögliche Verkaufsflächenvolumen insgesamt und die Zulässigkeit von zentrenrelevantem großflächigem Einzelhandel. Negative stadtstrukturelle Auswirkungen des Vorhabens "Europacity" auf das polyzentrale Zentrengefüge - vor allem auf die benachbarten ohnehin geschwächten Zentren Turm- und Müllerstraße - könnten daher nicht ausgeschlossen werden.

Abwägung: Durch ergänzende Festsetzungen zur Zulässigkeit von Einzelhandelseinrichtungen in den Bebauungsplänen 1-62a, b und c und 1-92VE wurde in Absprache mit den zuständigen Fachbehörden das geforderte Einvernehmen mit den Grundsätzen und Zielen des StEP Zentren 3 und dem bezirklichen Zentrenkonzept hergestellt. In den drei Bebauungsplänen sind Festsetzungen enthalten bzw. vorgesehen, die das planungsrechtlich ermöglichte Verkaufsflächenpotenzial auf ein stadtverträgliches Maß begrenzen und die Einzelhandelsentwicklung im neuen Stadtquartier vorrangig auf die Sicherung einer qualifizierten Grundversorgung für die dortigen Einwohner und Beschäftigten lenken. Der Umfang der Kerngebietsflächen wurde deutlich reduziert, großflächiger Einzelhandel auf ausgewählte Standorte begrenzt und mit Ausnahme eines Nahversorgungsbetriebs auf nicht zentrenrelevante Sortimente beschränkt. Die Zentrenverträglichkeit der geänderten Festsetzungen wurde durch ein Einzelhandelsgutachten Anfang 2012 bestätigt.

Im vorliegenden Bebauungsplan 1-62a werden Einzelhandelsbetriebe in den Mischgebieten auf das erste Vollgeschoss und auf eine 20 m tiefe Zone entlang der Heidestraße sowie in den Mischgebietseilen MI 1 und MI 2 entlang des Stadtplatzes beschränkt (eine vollständige Ausnutzung dieser Maximaltiefe ist aufgrund der festgesetzten Bebauungstiefe von 15,0 m jedoch nur in Eckbereichen möglich). Damit wird eine städtebaulich erwünschte kleinteilige Ladenstruktur, wie sie für andere Straßen der Berliner Innenstadt typisch ist, begünstigt.

Eine leistungsfähige Grundversorgung für die künftigen Einwohner und Beschäftigten des neuen Stadtquartiers wird durch die Festsetzung eines Nahversorgungszentrums (Sondergebiet Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung) im mittleren Plangebiet gewährleistet. Die Funktionszuweisung als Nahversorgungszentrum stimmt mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept überein, die ermöglichte Verkaufsfläche im Sondergebiet entspricht der Größenordnung eines Nahversorgungszentrums gemäß StEP Zentren 3.

Verkehrliche Belange

Stellungnahme: Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte mahnte eine enge Abstimmung der geplanten Geh- und Radwegverbindungen in Ost-West-Richtung mit der Ausbauplanung der Heidestraße an.

Abwägung: Die Abstimmung ist im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 erfolgt, der hier planfeststellungsersetzende Wirkung hat. Es sind durchweg bauliche Querungshilfen vorgese-

hen. Für Personen, die eine lichtsignalgeregelte Querung benötigen oder vorziehen, müssen z.T. zumutbare Umwege in Kauf genommen werden.

Straßenverkehrslärm

Stellungnahmen: Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wies darauf hin, dass die neu gestaltete Heidestraße eine sehr hohe Lärmbelastung aufweisen wird und die Zielwerte der Lärmaktionsplanung teilweise erheblich überschritten werden. Insofern sei die geplante städtebauliche Neuordnung in Teilen unverträglich mit den Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und dem gemäß § 47d BImSchG aufgestellten Berliner Lärmaktionsplan 2008.

Allein der geplante bauliche Schallschutz sei nicht geeignet, um die absehbaren Konflikte einer hohen Lärmbelastung mit den vorgesehenen anspruchsvollen Nutzungen zu lösen. Es wurde daher empfohlen, entsprechende Alternativen hinsichtlich Bebauungs- und Nutzungsstruktur sowie den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Der Fachbereich Umwelt/Immissionsschutz sowie das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamtes Mitte kritisierten den Umgang mit der hohen Immissionsbelastung der Straßenrandbebauung. Sie äußerten grundsätzliche Bedenken gegen die geplanten Wohn- und Mischgebietsflächen und hielten die Festsetzung einer geschlossenen Blockrandbebauung mit passiven Schutzmaßnahmen für nicht ausreichend.

Abwägung: Der Bebauungsplan setzt sich umfassend mit der Immissionsbelastung im Geltungsbereich und insbesondere mit der Verkehrslärmproblematik der Gebäude an der Heidestraße auseinander und trifft eine Reihe von Festsetzungen, um trotz der hohen Lärmbelastungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in allen Teilen des Geltungsbereichs zu gewährleisten.

Durch die geplante Bebauungs- und Nutzungsstruktur (flexible Nutzungsanordnung durch Mischgebietsfestsetzung, schallabschirmende Blockrandbebauung und lärmgeschützte Blockinnenbereiche) wird auf die zu erwartende Verkehrslärmproblematik reagiert. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind in Bezug auf den Straßenverkehrslärm nicht umsetzbar. Für die neu geplante Bebauung werden bauliche Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Der Bebauungsplan 1-62a trifft darüber hinaus Festsetzungen zur Grundrissanordnung mit dem Ziel, dass Wohnungen auch ruhige, zum Schlafen bei geöffnetem Fenster geeignete Räume erhalten.

Im Ergebnis der vorgebrachten Bedenken wurde ein weiteres schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben und auf der Grundlage der detaillierten Berechnungen und Empfehlungen zu Schutzmaßnahmen die Schallschutzfestsetzungen des Bebauungsplans überarbeitet. Die „schallschützende“ Grundrissausrichtung wurde modifiziert (Ausrichtung einer Mindestanzahl von Aufenthaltsräumen zum Blockinnenbereich, Auflagen zum Schutz der blockinnenseitigen Räume in den obersten Geschossen) und nunmehr die Errichtung einer allseitig geschlossenen Blockrandbebauung mit einer Mindesthöhe von 53,5 m bzw. 54 m über NHN, d.h. ca. 19,0 m über Gehweg, für alle Baublöcke entlang der Heidestraße verbindlich vorgeschrieben. Ergänzend werden Schutzmaßnahmen für Außenwände, die nicht zum Blockinnenbereich orientiert sind (Luftschalldämmung der Außenbauteile und Fenster, schallgedämmte Lüftungsmöglichkeiten für Aufenthaltsräume in Wohnungen und Übernachtungsräume oder Durchführung gleichwertiger Maßnahmen bautechnischer Art, Zulässigkeit von Außenwohnbereichen nur in geschlossenen Vorbauten) vorgesehen.

Insgesamt wird in Abwägung mit den übrigen relevanten Belangen eine sachgerechte Bewältigung der Verkehrslärmproblematik erreicht, auch wenn die Zielwerte des Berliner Lärmaktionsplans 2008 und die Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG nicht oder nicht vollständig erreicht werden. Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele,

die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Er steht im Zielkonflikt zwischen der Schaffung eines urbanen städtischen Quartiers einerseits und der Aufrechterhaltung einer übergeordneten Verkehrsverbindung andererseits.

Schienenverkehrslärm

Stellungnahmen: Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wies darauf hin, dass durch den Schienenverkehrslärm die Zielwerte der Lärmaktionsplanung im Nachtzeitraum deutlich überschritten werden. Sie kritisierte, dass im Bebauungsplan nur Maßnahmen zum passiven Schallschutz vorgesehen werden und forderte eine Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzanlagen und eine lärmabschirmende bahnbegleitende Bebauung.

Auch das Eisenbahnbundesamt und die Deutsche Bahn Services Immobiliengesellschaft mbH kritisierten, dass das Lärmminderungspotenzial einer lärmabschirmenden durchgehenden Bebauung im Gewerbegebiet entlang der Bahn für die dahinter liegend geplante Bebauung und die Außenwohnbereiche nicht genutzt werde und hielten die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise im Gewerbegebiet sowie einer Lärmschutzanlage (Lärmschutzwand oder Lärmschutzwall) im Bereich der geplanten Grünfläche mit Spielplatz für unentbehrlich.

Abwägung: Der Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen gegenüber Schienenverkehrslärm wurde im weiteren Verfahren geprüft. Dazu wurde die schalltechnische Wirkung einer Lärmschutzanlage entlang der Bahntrasse, insbesondere im Bereich der bahnbegleitenden öffentlichen Grünfläche mit Kinderspielflächen ebenso untersucht, wie die mögliche Schutzwirkung einer geschlossenen Bebauung im nördlich angrenzenden Baufeld entlang der Bahn.

Im Ergebnis wurde die Festsetzung einer 5 m hohen Lärmschutzanlage entlang der bahnbegleitenden öffentlichen Grünfläche mit Kinderspielplatz im Bebauungsplan ergänzt. Weiter nördlich hätte ein vergleichbares Lärmschutzbauwerk aufgrund der dort über Geländeniveau ansteigenden Bahntrassen und des mindestens 8 m betragenden Abstands zwischen der Achse des nächstgelegenen Gleises und der Grenze des Plangebietes lediglich eine eingeschränkte Schutzwirkung in den unteren Geschossen der angrenzenden Bebauung. Ein erheblich höheres Lärmschutzbauwerk wird als städtebaulich nicht vertretbar eingestuft.

In den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 entlang der Bahnanlagen wurde zunächst, insbesondere zugunsten der Aufenthaltsqualität angrenzender Freiflächen, eine mindestens zweigeschossige Bebauung in geschlossener Bauweise festgesetzt, mittlerweile wird eine durchgehende mindestens fünfgeschossige Bebauung (22m Mindesthöhe) eingefordert. Eine vorgezogene Wohnbebauung in den angrenzenden Mischgebieten wird zwar nicht ausgeschlossen, aber unter den Vorbehalt zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen gestellt.

Durch diese Festsetzungen können trotz der hohen Schienenverkehrsbelastungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse - unter Erhalt der notwendigen Flexibilität bei der zeitlichen Entwicklung einzelner Teilbereiche - gewährleistet werden.

Stellungnahme: Das Eisenbahnbundesamt kritisierte, dass bei der schalltechnischen Untersuchung vom März 2011 für die Streckenbelegung der Prognosehorizont 2015 zugrunde gelegt wurde (obwohl bereits Prognosen für 2025 vorliegen), der geplante Flughafenexpress und eventuell die Neutrassierung der S21 nicht berücksichtigt wurden und für die Gütergleise fälschlicherweise eine zu geringe Geschwindigkeit sowie ein Schienenbonus in Ansatz gebracht wurde. Insofern wird die ermittelte Lärmbelastung von 63 dB(A) im Nachtzeitraum infrage gestellt und eine mögliche Gesundheitsgefährdung durch den Schienenverkehrslärm im Nachtzeitraum vermutet.

Abwägung: Die schalltechnische Untersuchung wurde unter Berücksichtigung der gegebenen Hinweise zunächst im Herbst 2011 überarbeitet. Dabei wurden die Prognosezahlen für

den Schienenfernverkehr für 2025 zugrunde gelegt und der geplante Flughafen-Express berücksichtigt (die Trassierung der S21 gemäß Planänderungsbeschluss von 2010 war bereits davor in die Berechnungen eingestellt worden). Ende 2013 erfolgte aufgrund des überarbeiteten städtebaulichen Konzeptes und geänderter Prognosedaten eine erneute schalltechnische Untersuchung, die schließlich im Sommer 2014 (Neuberechnung ohne Schienenbonus für alle Gleisarten) und im Frühjahr 2016 (auf der Grundlage der neuen Schall 03 und des geändertes städtebauliches Konzept) erneut überarbeitet wurde.

Im Ergebnis ist mit Beurteilungspegeln bis 74 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts an den bahnseitigen Fassaden im Gewerbegebiet und bis zu 71 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts in den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 und im Sondergebiet zu rechnen, weshalb ohne besondere Vorkehrungen im Bebauungsplan keine Wohnnutzung im Umfeld der Bahnanlagen ermöglicht werden kann. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans wurden entsprechend modifiziert bzw. ergänzt, so dass nunmehr trotz der hohen Lärmbelastungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können (vgl. III.3.7.1).

Erschütterungsschutz

Stellungnahme: Das Eisenbahnbundesamt forderte eine gutachterliche Prüfung der vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Erschütterungsimmissionen, um zu prüfen, ob der Abstand der geplanten Bebauung von den Gleistrassen ausreichend ist, um Beeinträchtigungen zu vermeiden oder gebäudeseitige Schutzmaßnahmen notwendig und im Bebauungsplan festzusetzen sind.

Abwägung: Die vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Erschütterungsimmissionen wurden zunächst 2011 auf der Grundlage des damaligen Bebauungsplanentwurfs 1-62 gutachterlich ermittelt. Für die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a gelegenen Bauflächen nördlich der Döberitzer Straße haben sich dabei – unter der Voraussetzung der geplanten Komplettsanierung der Ausziehgleise - keine Hinweise auf eine Überschreitung der Anhaltswerte in den einschlägigen Normen und Richtlinien (DIN 4150-2, VDI 2719, 24. BImSchV) ergeben.

Ende 2013 wurde für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a ein neues Gutachten unter Berücksichtigung der geänderten Prognosedaten für den künftigen Schienenverkehr erstellt. Es kam zu dem Ergebnis, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterungen in Abhängigkeit von der konkreten Bauausführung (vor allem Eigenfrequenz der Geschossdecken) nicht ausgeschlossen werden können und empfiehlt in Bereichen hochwertiger Wohnbebauung oder schwingungssensibler gewerblicher Nutzung Erschütterungsschutz vorzusehen. Als theoretischer Einwirkungsbereich für Erschütterungen durch die Bahnanlagen wurden 80 m benannt.

In den Bebauungsplan wurde deshalb eine Festsetzung zum Schutz vor Erschütterungen aufgenommen. Gefordert wird die schwingungstechnische Entkopplung von Gebäuden in einer Entfernung von bis zu 80 m zu den Bahnanlagen oder die Durchführung anderer Maßnahmen gleicher Wirkung. Der Nachweis eines ausreichenden Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen obliegt dem Bauherrn und muss im Baugenehmigungsverfahren geführt werden.

Luftschadstoffe

Stellungnahme: Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz (SenGUV) wies in einer ersten Stellungnahme darauf hin, dass die im Umweltbericht angeführten Prognosen zur künftigen Luftgüte zu allgemein für eine sachgerechte Beurteilung der Situation seien. Daraufhin wurde das lufthygienische Gutachten unter Beachtung der gegebenen Hinweise überarbeitet und der zuständigen Fachbehörde zur erneuten Stellungnahme vorgelegt. In der daraufhin abgegebenen Stellungnahme weist diese darauf hin, dass das lufthygienische Gutachten nur eine detaillierte Prognose mit dem Zeithorizont 2025 enthält.

Bei einer früheren Fertigstellung der Heidestraße und der angrenzenden Bebauung seien höhere Immissionsbelastungen zu erwarten, bei einer Fertigstellung vor dem Jahr 2020 seien Überschreitungen des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid nicht auszuschließen.

Kritisch gesehen wurde zudem eine im Rahmen der detaillierten Untersuchung der Vorzugsvariante ermittelte punktuelle Überschreitung des Kurzzeitwertes für Feinstaub PM_{10} in einem südlichen Abschnitt der Heidestraße. Im Bereich Heidestraße 52 sind demnach statt der zulässigen Grenzwertüberschreitung an 35 Tagen im Prognosejahr 2025 – wie im Bestand – Grenzwertüberschreitungen an 41 Tagen möglich.

Abwägung: Nach Einschätzung der Gutachter kann die bei Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes für Feinstaub PM_{10} notwendige Verringerung der Feinstaubemissionen durch Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses und Reduzierung des Schwerlastverkehrs erreicht und damit die Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte gewährleistet werden. Diese Maßnahmen können aber nicht durch den Bebauungsplan gesichert werden, sondern sind im Rahmen der übrigen Luftreinhaltemaßnahmen und durch verkehrsbehördliche Anordnungen umzusetzen.

Der kritisierte Prognosehorizont 2025 orientiert sich an der vorliegenden gesamtstädtischen Verkehrsprognose und der zu erwartenden, sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden Gebietsentwicklung. Die Gebietsgröße von 40 ha, vorhandene (Zwischen-) Nutzungen mit mittel- bis langfristigen Bestandsgarantien, die Umsetzung einzelner am aktuellen Bedarf orientierter Vorhaben durch unterschiedliche Eigentümer, sowie vorerst benötigte Baustellenflächen für den Bau der S-Bahnlinie 21 lassen keine schnellere Realisierung der Planung erwarten. Die Untersuchung der lufthygienischen Situation mit Bezug auf das Prognosejahr 2025 ist somit gerechtfertigt. Die Ergebnisse des Gutachtens zeigen, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Sinne der 39.BImSchV dann eingehalten werden und der Planung insofern keine grundsätzlichen lufthygienischen Belange entgegenstehen.

Weil Regelungen zur zeitlichen Umsetzung der Planung jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind, ist grundsätzlich auch eine vorzeitige Umsetzung der Planung, d.h. eine vollständige Fertigstellung der Randbebauung entlang der Heidestraße vor 2025 möglich. In diesem Fall könnte bis zum Jahr 2020 eine Überschreitung des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid nicht ausgeschlossen werden, da in diesem Fall die technische Aufwertung des Fahrzeugparks als wesentliche Ursache lufthygienischer Verbesserungen der baulichen Entwicklung nachläuft.

Sollte sich ein vorzeitiger Abschluss der Bauvorhaben abzeichnen, sind die Immissionsbelastungen zu überprüfen. Bei Grenzwertüberschreitungen werden dann für eine begrenzte Zeit (längstens bis 2020) verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des LKW-Verkehrs, Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus). Die zeitlich begrenzten möglichen Einschränkungen von einzelnen Parametern der Lufthygiene sowie die verkehrsorganisatorischen Gegenmaßnahmen sind in Abwägung mit den übrigen Zielen der Stadtentwicklung und den städtebaulichen Zielen gerechtfertigt. Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Ziele für diesen Bereich und auch angesichts nicht auszuräumender Prognoseunsicherheiten geben die lufthygienischen Untersuchungsergebnisse nicht Anlass, die Planungen zu ändern, aufzugeben oder erst später weiter zu führen.

Brücke über die Bahnanlagen

Stellungnahme: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Abt. X) wies darauf hin, dass mit den geplanten Festsetzungen weder Planungs- noch Baurecht für die Brücke über die Bahnanlagen geschaffen wird, die Festsetzung von Verkehrsflächen in den Brückenvorfeldern aber als Grundlage für deren Realisierung von Bedeutung sei und beibehalten werden sollte.

Abwägung: Für die geplante Brücke über die Bahnanlagen und die erforderlichen Flächen zur Anrampung im Brückenvorfeld wird der Bebauungsplan 1-88 C aufgestellt. Der An-

schluss an öffentliche Verkehrsflächen auf der Ostseite der Bahn ist im Bebauungsplan 1-62a gesichert.

Grünflächen

Stellungnahme: Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte äußerte Bedenken gegen die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz entlang der Bahnanlagen, weil aufgrund der aus Einwendersicht geringen Aufenthaltsqualität der Fläche durch Bahnlärm und ungünstigen Flächenzuschnitt, wesentliche Merkmale für die Widmung als öffentliche Erholungs- und Grünfläche gemäß Grünanlagengesetz nicht vorliegen. Auch als Kinderspielplatz sei die Fläche aus den genannten Gründen nicht geeignet und könne aufgrund ihrer Randlage auch nicht zu einer deutlichen Verbesserung der Versorgungssituation mit Spielflächen beitragen.

Außerdem wird auf eine zusätzliche Einschränkung der Fläche durch den Sicherheitsstreifen für die S21 und den erforderlichen Unterhaltungsaufwand der Grünfläche für das SGA hingewiesen.

Abwägung: Die Einschätzung, dass die Fläche an der westlichen Plangebietsgrenze entlang der Bahn als öffentliche Parkanlage ungeeignet sei, wird nicht geteilt; die bisher vorgesehenen Festsetzungen sollen beibehalten werden.

Ein Bedarf für eine öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz ist durch die angestrebte Gebietsentwicklung mit einem voraussichtlichen Einwohnerzuwachs von bis zu 1.600 Personen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a gegeben. In Ergänzung der geplanten Grünfläche am Nordhafen stellt der Standort eine wohnungsnahe Versorgung für die künftigen Bewohner im südlichen Teil des Plangebietes sicher. Für Kinder und Jugendliche, die westlich der Heidestraße wohnen, wird zudem ein wohnungsnahes Spielflächenangebot ohne notwendige Querung der Heidestraße bereitgestellt. Eine Anbindung der Parkanlage an das großräumige Grünflächennetz ist über den Döberitzer Grünzug vorhanden.

Die nutzbare Freifläche westlich des Mischgebietes genügt hinsichtlich der Flächengröße mit insgesamt gut 0,6 ha (rund 4.300 m² öffentliche Parkanlage, rund 2.000 m² Fußgängerbereich mit Radweg-) den Anforderungen an wohnungsnahe Grünanlagen für die Kurzzeit- und Feierabenderholung. Die gesonderte Festsetzung der öffentlichen Wegeverbindung ist dabei der Sicherung einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr sowie der rückwärtigen Erreichbarkeit angrenzender Bauflächen (z.B. für den Rettungsverkehr, aber ohne allgemeine private Erschließungsfunktion) geschuldet; gestalterisch wird die Einbindung des Wegs in die Parkanlage angestrebt. Auf den schmalen Grundstückszuschnitt abgestimmte Gestaltungs- und Nutzungskonzepte sowie eine bahnbegleitende Lärmschutzanlage sollen eine angemessene Aufenthaltsqualität sicherstellen.

Ein Sicherheitsstreifen für die S 21 befindet sich ausschließlich im Abschnitt südlich der Döberitzer Straße, wo die Bahntrasse noch in Tieflage verläuft. Die geplante Grünfläche nördlich der Döberitzer Straße ist davon nicht betroffen.

Stellungnahme: Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte äußerte weiterhin Bedenken gegen den geplanten „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ östlich der bahnbegleitenden Grünfläche. Aufgrund der privaten Erschließungsfunktion wird angeregt, die Fläche nicht als öffentliche Straßenverkehrsfläche festzusetzen, sondern als Teil des Baugebietes und die Erschließung auf den Privatgrundstücken mit einem öffentlichen Geh- und Fahrradfahrrecht zu belasten.

Abwägung: Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Die als Fußgängerbereich mit Radweg- festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung soll keine private Erschließungsfunktion für die angrenzenden Baugrundstücke übernehmen. Zufahrten und Zugänge zum geplanten Mischgebietsteil MI 4 sollen grundsätzlich von der Heidestraße und

von der Döberitzer Straße aus erfolgen. Lediglich in Ausnahmefällen soll über die öffentliche Verkehrsfläche eine rückwärtige Erreichbarkeit der Baugrundstücke ermöglicht werden. Neben Lösch- und Rettungseinsätzen sollen die rückwärtigen Gebäudefassaden z.B. für Reparatur- und Wartungsarbeiten angefahren werden können, weil der Bebauungsplan eine Bebauung bis an die Grundstücksgrenze zulässt. Aufgrund der vorrangigen Nutzung als Fuß- und Radwegeverbindung für die Allgemeinheit ist die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche gerechtfertigt und soll beibehalten werden.

Stellungnahme: Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte regte die Aufnahme einer aufschiebend bedingten Festsetzung für den öffentlichen Fußgänger- und Radfahrerbereich im Vorfeld der geplanten Bahnbrücke bis zur Fertigstellung der Brücke an. Weil die Flächen im Wesentlichen der Aufnahme der Rampenbauwerke dienen sollen, werden sie erst dann eine öffentliche Erschließungsfunktion übernehmen, bis dahin sollte eine private Zwischennutzung erfolgen.

Abwägung: Mit der Ausgliederung des betroffenen Bereichs aus dem Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ist die Stellungnahme für den Bebauungsplan 1-62a gegenstandslos geworden; eine Auseinandersetzung mit der Thematik erfolgt im Bebauungsplan 1-88C.

Stellungnahme: Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte äußerte Bedenken gegen die Festsetzung des geplanten Platzes am Nordhafen als öffentliche Parkanlage. Das Amt forderte eine Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Stadtplatz“, weil der Platz hauptsächlich Verkehrsfunktionen erfülle (Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zum späteren S-Bahnhof, Erschließung der angrenzenden Gebäude, Aufenthalt auf einem grüngeprägten städtischen Platz) und wesentliche Merkmale einer öffentlichen Erholungs- und Grünfläche gemäß Grünanlagengesetz fehlen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Platzcharakter dem Stadtplatz am (ehemals geplanten) Hafenbecken entspricht, er auch im Masterplan als „besonderer Platzraum mit hoher Nutzungsmischung“ von den öffentlichen Grünflächen abgehoben wird und die bisherige Darstellung als öffentliche Grünanlage in der Bereichsentwicklungsplanung überprüft werden soll. Außerdem wird bezweifelt, dass die geplante Zweckbestimmung „Stadtplatz“ für eine öffentliche Grünfläche zulässig ist.

Abwägung: Der Argumentation wurde zunächst nicht gefolgt und die Festsetzung als öffentliche Grünfläche im weiteren Verfahren beibehalten.

Die rechtlichen Bedenken gegen die festgesetzte doppelte Zweckbestimmung als „öffentliche Parkanlage“ und als „Stadtplatz“ wurden insofern berücksichtigt, als die Zweckbestimmung „Stadtplatz“ durch die Zweckbestimmung „Öffentliche Parkanlage“ ersetzt wurde.

Im Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan 1-62a im Jahr 2014 wird der Nordhafenplatz nunmehr als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z.B. in Form von Baumpflanzungen) sowie eine Begrünung von Teilflächen wird weiterhin angestrebt.

<u>Bäume</u>

Stellungnahme: Der Fachbereich Natur des Bezirksamts Mitte kritisierte die Aussagen zur Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, weil darin die eigenständige Bedeutung der Baumschutzverordnung für Bauvorhaben nicht deutlich werde. Unklar sei außerdem, ob die nach Maßgabe des Bebauungsplans verpflichtenden Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken als Ersatzpflanzungen nach Baumschutzverordnung anerkannt werden könnten. Außerdem erfolgte ein Hinweis darauf, dass Obstbäume nicht als Ersatzpflanzung im Sinne der Baumschutzverordnung anerkannt werden.

Abwägung: Die Aussagen in der Begründung (einschließlich Umweltbericht) zur Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden den Hinweisen entsprechend überarbeitet. Dem Hinweis zur Nichtanrechenbarkeit von Obstbäumen auf Ersatzpflanzungen nach Baumschutzverordnung wurde durch Änderung des in der betreffenden textlichen Festsetzung beispielhaft genannten Artenspektrums Rechnung getragen.

Artenschutz

Stellungnahme: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wies auf die Erforderlichkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahmezulassung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG hin, sowie auf die notwendige Schaffung von Ersatzhabitaten für die betroffenen Vogelarten als Voraussetzung dafür. Die vorgesehene Ersatzfläche müsse rechtzeitig zur Verfügung stehen und spätestens mit Festsetzung des Bebauungsplans für diese Zwecke langfristig gesichert sein.

Abwägung: Als Ersatzhabitat für die betroffenen Vogelarten ist eine 6 ha große Ausgleichsfläche auf Teilflächen eines ehemaligen Rangierbahnhofs im „Biesenhorster Sand“ nördlich des S-Bahnhofs Wuhlheide vorgesehen. Die Umsetzung der im Entwicklungskonzept „Biesenhorster Sand“ (2012) beschriebenen Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Vogelarten ist mittlerweile abgeschlossen. Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG wurde durch die obere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 3. März 2014 erteilt.

Bodenbelastungen

Stellungnahme: Der Fachbereich Umwelt/Altlasten des Bezirksamtes Mitte wies auf überholte Aussagen im Umweltbericht zu bestehenden Bodenbelastungen und Verdachtsflächen sowie auf ausstehende Untersuchungsergebnisse und weiteren Untersuchungsbedarf hin.

Abwägung: Die Aussagen im Umweltbericht spiegelten den Kenntnisstand vom März 2011 wieder. Mittlerweile liegen die damals noch ausstehenden Ergebnisse der Orientierenden Untersuchung und die darüber hinaus geforderten Detailuntersuchungen vor.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse geben keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Bodenbelastungen den Festsetzungen des Bebauungsplans entgegenstehen. Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen oder Maßnahmen zur Sanierung von Grundwasserschäden sind laut gutachterlichem Befund nicht erforderlich.

Auf Teilflächen werden die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutzverordnung für den Wirkpfad Boden - Mensch überschritten. Wenn in diesen Bereichen unversiegelte Flächen hergestellt werden, kann durch den Austausch der oberen Bodenschicht oder die Abdeckung des belasteten Bodens die Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Die vorliegenden Fachgutachten bestätigen, dass diese Maßnahme unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten umsetzbar ist.

Die Aussagen zu den Bodenbelastungen in der Begründung (einschließlich Umweltbericht) wurden an den jetzigen Kenntnisstand angepasst, eine Änderung der Bebauungsplanfestsetzungen war nicht erforderlich.

Entwässerung

Stellungnahmen: Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wies darauf hin, dass noch kein abgestimmtes Entwässerungskonzept vorliegt und bat um Einbeziehung der Wasserbehörde bei der Erarbeitung des Konzeptes sowie um die Berücksichtigung der Altlastensituation und weiterer Standortbedingungen.

Die Berliner Wasserbetriebe lehnten das (seinerzeit) im Umweltbericht erläuterte mögliche Entwässerungskonzept, das eine Vermischung der anfallenden Niederschlagswässer von öffentlichen Straßen und Privatgrundstücken vorsah, ab und unterbreiteten Vorschläge zum Umgang mit gering verschmutztem Niederschlagswasser auf privaten Flächen und öffentli-

chen Verkehrsflächen (z.B. Versickerung, Einleitung in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal).

Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte forderte ebenfalls eine klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Entsorgungsaufgaben und lehnte die Einordnung privater Anlagen (z.B. Regenklärbecken, Retentionsbodenfilter) in öffentliche Verkehrs- und Grünflächen ab.

Abwägung: Das Entwässerungskonzept wurde in Absprache mit der Wasserbehörde grundlegend überarbeitet. Die Ableitung aller Niederschlagswässer soll jetzt getrennt für Privatgrundstücke und öffentliche Flächen erfolgen. Gegenstand des Konzeptes - jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans - ist jetzt eine teilweise Versickerung von Niederschlagswässern auf den Baugrundstücken und eine teilweise Einleitung in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal. Für die Festsetzungen des Bebauungsplans ergibt sich daraus kein Änderungsbedarf. Die in der Begründung (einschließlich Umweltbericht) enthaltenen Aussagen zur Entwässerung wurden angepasst.

Sonstiges

Stellungnahme: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Abt. I) empfahl dem Bezirksamt im Bebauungsplan ergänzende Festsetzungen zur Mindesthöhe oder –geschossigkeit zu treffen, um eingeschossige Gebäude minderer städtebaulicher Qualität und unerwünschte Nutzungsstrukturen zu erschweren bzw. auszuschließen.

Abwägung: Die Anregung wurde aufgenommen und – auch unter Schallschutzaspekten – die Festsetzung einer Mindesthöhe für die Bebauung in den Mischgebieten und im Sondergebiet (Oberkante mindestens 19,0 m) ergänzt.

Stellungnahme: Der Frauenbeirat Stadtplanung im Bezirk Mitte empfahl, Vergnügungsstätten im Bebauungsplan generell auszuschließen.

Abwägung: Die Zulassungsfähigkeit von Vergnügungsstätten wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans stark eingeschränkt: In den Mischgebieten können sie nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern ihre Wohngebietsverträglichkeit im Einzelfall nachgewiesen wird und visuelle Beeinträchtigungen des Straßenraums, z.B. durch auffällige Werbeanlagen oder geschlossene Erdgeschosszonen, vermieden werden. Spielhallen, Sex-Shows und sonstige vergleichbare Einrichtungen werden in den Mischgebieten ganz ausgeschlossen. Für die allgemeinen Wohngebiete sind Beschränkungen nicht erforderlich, da Vergnügungsstätten hier generell unzulässig sind.

Damit kann die geplante Wohnnutzung ausreichend vor negativen Auswirkungen etwaiger Spielhallen-Standorte wie erhöhtes Verkehrsaufkommen und Störungen durch Werbeanlagen und nächtlichen Betrieb geschützt werden. Ein darüber hinausgehender, genereller Ausschluss von Vergnügungsstätten ist städtebaulich nicht zu begründen.

Stellungnahme: Die Deutsche Bahn forderte zusätzlich zum festgesetzten Leitungsrecht ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der DB Netz AG für die geplante südliche Zuwegung zum künftigen S-Bahnhof, die sich im künftigen Gewerbegebiet befindet.

Abwägung: Eine Belastung einer Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit ist bereits vorgesehen, das zusätzlich geforderte Fahrrecht zugunsten der DB Netz AG wird abgelehnt: Die damit verbundene Belastung des Grundstücks wäre unverhältnismäßig. Zum Erreichen der Bahnanlagen besteht aus Richtung Norden eine im Rahmen der Planfeststellung für die S 21 gesicherte Zuwegung, die auch ein Anfahren ermöglicht.

Stellungnahme: Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte hielt die Aussagen der Begründung zu den finanziellen Auswirkungen des Bebauungsplans für unzureichend. Es wurden klare Aussagen zur Finanzierung der Neuanlage öffentlicher Verkehrs-

und Grünflächen ohne Belastung des Bezirkshaushalts gefordert und auf den finanziellen und personalwirtschaftlichen Mehraufwand für die Unterhaltung der festgesetzten Verkehrs- und Grünflächen hingewiesen.

Abwägung: Die Aussagen der Begründung zu den finanziellen Auswirkungen wurden in dem erforderlichen Umfang ergänzt und präzisiert.

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt worden und führten im Ergebnis zu folgenden Änderungen und Ergänzungen der Planzeichnung im Bereich des Bebauungsplans 1-62a:

- Umwandlung eines bisherigen Kerngebietes am Nordhafen in ein Mischgebiet;
- Ergänzung bzw. Präzisierung von Festsetzungen zur Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in den Mischgebieten und im Gewerbegebiet;
- Flächenerweiterung des Sondergebietes „Nahversorgungszentrum …“ und gebietsinterne Neuabgrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen;
- Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung („verkehrsberuhigter Bereich“ anstelle der bisherigen öffentlichen Straßenverkehrsfläche nördlich des Sondergebietes
- Präzisierung der Zweckbestimmung für die nördliche Grünfläche („öffentliche Parkanlage“)
- Anpassungen der überbaubaren Grundstücksflächen in den Mischgebieten und im südlichen Teil des Gewerbegebiets (erweiterte Baukörperfestsetzungen) sowie ergänzende Festsetzung zur Anrechnung von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen bei der Ermittlung der Geschossfläche;
- Festsetzung von Baulinien für die äußeren Blockkanten in den Mischgebieten und im Sondergebiet und Festsetzung einer abweichenden Bauweise im südlichen Gewerbegebiet
- Ergänzung der textlichen Festsetzungen zum Immissionsschutz (Ergänzung von Festsetzungen zur Bauschalldämmung, zur Mindesthöhe von Gebäuden und zu einer durchgehenden bahnbegleitenden Bebauung, Präzisierung der festgesetzten lärmschützenden Grundrissausrichtung, Auflagen für Außenwohnbereiche, Festsetzung eines Lärmschutzbauwerks entlang der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz, Aufnahme einer Festsetzung zum Erschütterungsschutz für bahnnahe Flächen)
- Modifizierung der textlichen Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke;
- Entfall einer Gestaltungsfestsetzung zu den überhöhten Erdgeschossen zugunsten detaillierter vertraglicher Regelungen;
- Modifizierung der textlichen Festsetzung zur Beschränkung von Werbeanlagen.

Die Aussagen in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62a wurden entsprechend angepasst und um zusätzliche Aussagen insbesondere zur Zentrenverträglichkeit planungsrechtlich zulässiger Einzelhandelseinrichtungen, zur Lärmbelastung in den einzelnen Baugebieten und zu den geplanten Schutzmaßnahmen im Geltungsbereich ergänzt; die Aussagen zum vorgesehenen Entwässerungskonzept wurden korrigiert.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 5. März 2012 über das Ergebnis der Behördenbeteiligung informiert worden.

V.6 Erneute Änderung des Geltungsbereichs 1-62

Im Ergebnis der Straßenvorplanung und der im Zusammenhang damit durchgeführten Verhandlungen mit den Eigentümern von für die Umsetzung der Straßenplanung benötigten

Grundstücken wurden weitere Geltungsbereichsänderungen erforderlich. Eine 3,25 m tiefe Teilfläche der Vorgartenzone der Grundstücke Heidestraße 45-55, die nicht mehr für die Straßenerweiterung in Anspruch genommen werden soll, wurde aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 ausgegliedert und dem Bebauungsplan 1-62 zugeschlagen. Diese Geltungsbereichsänderung wurde am 4. Oktober 2011 vom Bezirksamt beschlossen und im Amtsblatt Nr. 49 vom 4. November 2011 auf S. 2713 bekannt gemacht.

Außerdem wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung und verwaltungsinterner Abstimmungen deutlich, dass die angestrebte Realisierung der Brückenverbindung über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal und die Bahntrasse die Einbeziehung der dafür benötigten Flächen in ein Bebauungsplanverfahren erfordert. Während die beiden geplanten Brücken über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal und die notwendigen Anschlussflächen auf der anderen Kanalseite eine Erweiterung des räumlichen Geltungsbereichs Bebauungsplans 1-62 erforderten, wurde für die geplante Brücke über die Bahnanlagen und die erforderlichen Flächen zur Anrampung im Brückenvorfeld ein eigenständiges Bebauungsplanverfahren mit der Bezeichnung 1-88 C eingeleitet.

Das Bezirksamt Mitte hat entsprechend am 21. Februar 2012 beschlossen, den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 um eine Teilfläche des Grundstücks Scharnhorststraße 34-35 und einen Abschnitt der Kieler Straße sowie dem jeweils angrenzenden Abschnitt des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal zu erweitern und um eine nordwestlich des Grundstücks Heidestraße 45 liegende Teilfläche des Flurstücks 297 (jetzt Flurstück 375) (Flur 43) entlang der Bahntrasse einzuschränken. Der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 9 vom 2. März 2012 auf S. 298 bekannt gemacht.

V.7 Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62 zur Weiterbearbeitung in die Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c

Nach Durchführung der Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zeichneten sich im Zuge der weiteren Projektentwicklung unterschiedliche Entwicklungen für die Flächen östlich und westlich der Heidestraße ab. Während für die Flächen östlich der Heidestraße durch einen Kooperationsvertrag zwischen dem Eigentümer und einem Projektentwickler ein erhöhter Entwicklungsdruck entstand, wurde vom Eigentümer der überwiegenden Flächen westlich der Heidestraße eine Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes vorgenommen.

Um Verzögerungen der Gebietsentwicklung durch den notwendigen Umplanungs- und Abstimmungsprozess zu vermeiden, wurde der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 geteilt. Das Bebauungsplanverfahren für die Flächen westlich der Heidestraße (mit Ausnahme der Flächen südlich der Döberitzer Straße) wird unter der Bezeichnung 1-62a und für die Flächen östlich der Heidestraße unter der Bezeichnung 1-62b weitergeführt. Aufgrund der Planungsbefangenheit der Flächen südlich der Döberitzer Straße bis zur Fertigstellung der S-Bahnlinie S 21 sollen diese in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren 1-62c beplant werden.

Der Teilungsbeschluss des Bezirksamts Mitte erfolgte am 24. April 2012 und wurde im Amtsblatt Nr. 18 vom 4. Mai 2012 auf S. 717 bekannt gemacht.

V.8 Änderung der Zuständigkeit durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Mit Beschluss vom 26. März 2013 (Beschluss Nr. S-908/2013) wurde für das Gebiet der „Europacity“ beiderseits der Heidestraße durch den Senat von Berlin die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB festgestellt. Als Gründe dafür

wurden Größe, Umfang, Komplexität und zentrale Bedeutung des Areals für Berlin insgesamt, die Abhängigkeit von gesamtstädtisch relevanten GRW-Maßnahmen, die maßgebliche Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am städtebaulichen Rahmenvertrag, der wesentlich von der Hauptverwaltung gesteuerte städtebauliche Wettbewerb und Masterplan, die stadtentwicklungspolitische Bedeutung für den Wohnungsbau (im Hinblick auf den Anteil von Eigentums- und Mietwohnungsbau), die Lage im Stadtraum, insbesondere der Übergang zum angrenzenden Hauptbahnhofareal, und die besondere wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung für die Gesamtstadt in Bezug auf das Wohnungsbaupotential und den Tourismus benannt.

Seither werden die vom Bezirksamt Mitte eingeleiteten Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c auf der Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weiter bearbeitet.

V.9 Beteiligung der Behörden 1-62a

Aufgrund der Teilung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62 und weiterer inhaltlicher Änderungen des Bebauungsplanentwurfs wurde für den Bebauungsplan 1-62a eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Die Beteiligung erfolgte auf Grundlage des Bebauungsplanentwurfes 1-62a vom 4. September 2014 und der zugehörigen Begründung (Stand 8. September 2014) für den aktuellen Geltungsbereich.

Mit Schreiben vom 11. September 2014 wurden ausgewählte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit der Frist von einem Monat nach Zugang zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden zum Bebauungsplanentwurf folgende Anregungen und Hinweise vorgebracht, die nach Abwägung aller Belange wie folgt Berücksichtigung finden:

<u>Gemeinsame Landesplanungsabteilung</u>

Stellungnahme: Der Bebauungsplanentwurf ist an die Ziele der Raumordnung angepasst, die maßgeblichen Grundsätze der Raumordnung sind angemessen berücksichtigt worden.

Abwägung: Die Übereinstimmung der Planung mit den Zielen der Raumordnung wird zur Kenntnis genommen.

<u>Senatsverwaltung für Finanzen</u>

Stellungnahme: Nach Rückkopplung mit dem Liegenschaftsfonds Berlin bestünden im Hinblick auf dingliche Grundstücksgeschäfte keine Bedenken. Auch im Hinblick auf haushaltswirtschaftliche Aspekte bestünden grundsätzlich keine Bedenken. Es werde jedoch darum gebeten, die Formulierungen zu Punkt IV.6 mit der Abteilung 11 der Senatsverwaltung für Finanzen im weiteren Verlauf abzustimmen. Insbesondere die Formulierungen unter der Überschrift "Investitionskosten" würden einer redaktionellen Überarbeitung bedürfen. Weitere originäre Aufgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen liegen nicht vor.

Abwägung: Die Aussagen in der Begründung werden in Abstimmung mit der zuständigen Senatsabteilung überarbeitet.

<u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IA und IB</u>

Stellungnahme: Im Hinblick auf die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und die Beachtung der regional-planerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1) werde festgestellt, dass die Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan gegeben sei.

Im Hinblick auf die Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen werde festgestellt, dass der Bebauungsplan nicht nur im Hinblick auf Verkehrsbelange sondern auch im Hinblick auf den geplanten Wohnungsbau von mehr als 500 WE dringende Gesamtinteressen berühre. Es liegt keine Beeinträchtigung vor, aber diese dringenden Gesamtinteressen sollten ebenfalls in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt werden.

Abwägung: Die Zustimmung zur Planung wird zur Kenntnis genommen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IC

Stellungnahme: In Bezug auf Geh- und Radfahrrechtsflächen (Abschnitt III. 3.4.3) werde befürwortet, das Geh- und Radfahrrecht bis zur Perleberger Straße weiterzuführen, falls der geplante S- Bahnhof Perleberger Brücke keinen Ausgang Richtung Perleberger Straße vorsehe.

Abwägung: Aus funktionalen und aus Sicherheitsgründen (erforderlicher zweiter Ausgang) wird der neue S-Bahnhof in jedem Fall einen Ausgang zur Perleberger Brücke erhalten; dies ist auch in der bisherigen Planung vorgesehen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IVB

Stellungnahme: Gegen die Planungsabsicht den Bebauungsplan 1-62a aufzustellen, bestünden aus fachlicher Zuständigkeit keine Bedenken. Die Fläche befinde sich in der Gebietskulisse "Stadtumbau West, Gebiet Tiergarten Nordring/ Heidestraße" (festgelegt mit Senatsbeschluss Nr. 3133/2005 vom 29.11.2005). Die Intentionen des Planes stimmten inhaltlich mit den Konzepten zur Entwicklung des Stadtumbaugebietes überein und würden auch weiterhin auf Arbeitsebene abgestimmt.

Abwägung: Die Zustimmung zur Planung wird zur Kenntnis genommen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. VII B sowie VLB

Stellungnahme: Gegen den Bebauungsplanentwurf 1-62a bestünden aus verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Es würden aber verschiedene Anpassungen der Aussagen in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf erbeten.

Im Abschnitt I.2.5.2 solle der erste Satz präzisiert und ergänzt werden, da die Heidestraße gemäß STEP- Verkehr sowohl im Bestand als auch in der Planung 2025 eine zum übergeordneten Straßennetz von Berlin gehörende übergeordnete Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe II sei. Die gleiche Einstufung gelte für die benachbarten Straßen Perleberger Straße und Minna-Cauer-Straße.
Außerdem solle ergänzt werden, dass sich die angegebenen Verkehrsstärken auf den DTV werktags beziehen.

Die Invalidenstraße, die Minna-Cauer-Straße und die Heidestraße seien im Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 als Teil des übergeordneten Straßennetzes (Verbindungsfunktionsstufe II) dargestellt. Dies gelte sowohl für den Bestand als auch für die Planung 2025. Die Sellerstraße sei im STEP Verkehr im Planungshorizont 2025 als örtliche Straßenverbindung Stufe III ausgewiesen. Die Aussagen zum Stadtentwicklungsplan seien entsprechend anzupassen.

Im Abschnitt III.1.2 sei zur Beschreibung der verkehrlichen Funktion der Heidestraße auf den STEP Verkehr Bezug zu nehmen und der Begriff "übergeordnete Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe II" zu verwenden.
Der Begriff "Stellplätze" sei durch öffentliche Parkstände zu ersetzen. Anstelle des Wortes "Radfahrstreifen" sei der Begriff "Radverkehrsanlagen" zu verwenden.

Abwägung: Die Begründung wird den Hinweisen entsprechend redaktionell angepasst.

Stellungnahme: Seitens der Obersten Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde werde darauf hingewiesen, dass der Standort der geplanten Bebauung im Bauschutzbereich des Flughafens Tegel liege. Nach § 12 Abs. 3 Ziffer 1 b. LuftVG dürften in diesem Bereich Bauwerke, die eine Höhe ab 82,50 m über NHN überschreiten, erst nach Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gelte u.a. auch für Bauhilfsmittel wie beispielsweise Kräne.
Daneben sei eine Prüfung und Entscheidung zu den Auswirkungen auf Navigationsanlagen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Rahmen des § 18a LuftVG erforderlich. Diese werde aus den Unterlagen zur luftrechtlichen Prüfung von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt veranlasst.

Abwägung: Die Notwendigkeit, für Bauwerke mit einer Höhe von mehr als 82,5 m über NHN und ggf. für Bauhilfsmittel wie beispielsweise Kräne, eine Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde einzuholen, wird für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Eine Zustimmung ist demnach jedenfalls für das Hochhaus an der Perleberger Brücke und die bis zu vierzehngeschossigen Hochhausstandorte im Gewerbegebiet entlang der Bahntrasse erforderlich.
Die notwendige Prüfung der Bauvorhaben bezüglich Störwirkungen auf die Radaranlage Berlin-Tegel durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird ebenfalls für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Die Prüfung erfolgt i.d.R. auf Grundlage der Bauplanungsunterlagen, da hierbei die Fassadengestaltung und das Material der Dacheindeckung entscheidungserheblich sein können (z.B. ungünstiger Einfluss von großen spiegelnden oder metallischen Oberflächen).
In der Begründung werden entsprechende Aussagen redaktionell ergänzt.

Stellungnahme: Aus straßenbehördlicher Sicht bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Für die zukünftige Erschließung des B-Plangebietes durch den motorisierten Individualverkehr werden auf Grundlage der Planung für den Neubau der Heidestraße Hinweise zu möglichen Fahrbeziehungen an Knotenpunkten und Einmündungen gegeben (u.a. Planstraße 1.1 = Einfahrt nur aus Richtung Fennstraße/ Perleberger Straße, Ausfahrt nur nach rechts; Planstraße 2 und 3 = vierarmiger Knoten mit LZA, Ein- und Ausfahrt in alle Richtungen möglich).

Abwägung: Die Hinweise werden in der Verkehrsprognose zum Bebauungsplan 1-62a berücksichtigt und für die Bauausführung zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Aus Sicht des ÖPNV- Aufgabenträgers und der ÖPNV- Infrastrukturplanung werde der Hinweis gegeben, dass neben den bereits im Bau befindlichen planfestgestellten Anlagen für die S21 der optionale Bahnhof "Perleberger Brücke" bei der Aufstellung des o.g. B-Plans zu berücksichtigen sei. Hier seien insbesondere die Zuwegung sicherzustellen und mögliche Umwege für die Nutzer zu vermeiden.
Ferner werde davon ausgegangen, dass zur Berücksichtigung der Belange der planfestgestellten Bahnanlagen die DB AG im Verfahren beteiligt wird und Stellung nehmen kann.

Abwägung: Der längerfristig geplante S-Bahnhof „Perleberger Brücke“ wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62a bereits berücksichtigt:
Im Norden ist eine direkte Anbindung des Bahnsteigs an die Perleberger Brücke vorgesehen. Außerdem wird ein weiterer potenzieller Zugang im Eckbereich Heidestraße/ Perleberger Straße dadurch ermöglicht, dass die entsprechenden Flächen von der Bebaubarkeit ausgeschlossen werden. Im städtebaulichen Konzept ist hier eine Platzfläche vorgesehen, die planungsrechtliche Sicherung einer öffentlichen Begehbarkeit jedoch nicht zwingend erforderlich, zumal es sich um eine Fläche im Eigentum des Landes Berlin handelt.
Um einen weiteren Zugang zum S-Bahnhof aus Richtung Süden (über den „Nordhafenplatz“) zu ermöglichen, wird im Gewerbegebiet die Belastung einer 6m breiten Wegeverbindung mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit (G1) vorbereitet.
Der Hinweis zur notwendigen Beteiligung der Deutschen Bahn AG wurde ebenfalls bereits

berücksichtigt. In ihrer Stellungnahme bestätigt die DB AG, dass die Belange der planfestgestellten Bahnanlagen ausreichend berücksichtigt werden.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. VIII D

Stellungnahme: Für die Bebauung der Grundstücke werden erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen, d.h. das Einleiten und Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, z.B. für das Errichten von Gründungen und/oder Trögen für grundwasserschonende Bauweisen und die Förderung von Grundwasser (Tiefgaragen u.a.) im Rahmen der Bauausführung (Grundwasserförderungen, Lenzen, Restwasserhaltungen) erforderlich sein. Grundwasserabsenkungen seien grundsätzlich maximal für die Errichtung eines Tiefgeschosses erlaubnisfähig, insbesondere auf Grund der Erkenntnisse zu den bereits festgestellten und erkundeten Grundwasser- und Bodenverunreinigungen und der laufenden und geplanten Sanierungen. Im wasserbehördlichen Verfahren würden die Beteiligungen Dritter und die Erteilung von Bedingungen und Auflagen für die Grundwasserbenutzungen erfolgen.
Das wasserrechtliche Verfahren sei eigenständig und stehe nicht im Zusammenhang mit dem Baurecht. Weiterhin bezögen sich die wasserrechtlichen Regelungen nicht nur auf die Wasserhaltung, sondern auf alle Benutzungen nach § 9 WHG.
In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen sei eine UVP Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3. der Anlage 3 des BWG vorzunehmen.
Im wasserbehördlichen Verfahren sei zu prüfen, welche Auswirkungen die beantragten Grundwasserbenutzungen haben werden. Es würden immer die Altlastenbehörden beteiligt; deren Forderungen zur Überwachungen der Grundwasserbenutzungen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aktueller Erkundungen und bereits durchgeführter Baumaßnahmen nach Prüfung in die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Zulassung eingingen. Auf Grund der Erkenntnisse zu den bereits festgestellten Grundwasser- und Bodenverunreinigungen und der laufenden Sanierungen und Erkundungen in Zuständigkeit der bezirklichen Altlastenbehörde seien umfangreiche Forderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes Mitte zu Überwachungen zu erwarten.

Abwägung: Die Hinweise im Zusammenhang mit notwendigen Grundwasserbenutzungen werden zur Kenntnis genommen; ggf. dazu notwendige Regelungen sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Grundstückseigentümer werden über den Inhalt der Stellungnahme informiert.

Stellungnahme: Weiter seien die Maßnahmen im Bereich der planfestgestellten Maßnahmen zum Bau der S Bahn- Linie S 21 geplant, so dass hier die Zustimmung der DB Projektbau GmbH als Vorhabenträger und die des Eisenbahn-Bundesamtes als planfeststellende Behörde erforderlich seien. Zu berücksichtigen seien neben dem Planfeststellungsbeschluss die 1.-4. Planänderung. Unter dem 31.7.2014 wurde vom Vorhabenträger; der DB AG, der Antrag auf 5. Planänderung gestellt.
Für den Bereich Heidestraße und Invalidenstraße liege noch der Antrag auf wasserbehördliche Erlaubnis für das Grundstück Heidestraße 14 der Groth-Gruppe vor. Hier konnte auf Grund der noch durchzuführenden und zu bewertenden Erkundungen keine abschließende Stellungnahme vom Umwelt- und Naturschutzamt Mitte gefertigt und damit das wasserrechtliche Verfahren nicht weitergeführt werden.
Es seien bereits Zulassungen für Grundwasserbenutzungen im Bereich Heidestraße und Invalidenstraße erteilt worden, so dass hier bei zeitlichen und räumlichen Überschneidungen der Auswirkungen von Grundwasserbenutzungen eine Abstimmung mit anderen Bauherren erforderlich sein könne.

Abwägung: Die Bauflächen liegen – mit Ausnahme des Grundstücks Döberitzer Straße 3 – alle außerhalb der planfestgestellten temporären Baustelleneinrichtungsflächen der S-Bahn, so dass voraussichtlich keine Grundwasserbenutzungen in diesen Bereichen erforderlich sein werden. Ferner hat der Konzernbereich DB ProjektBau GmbH der Planung zugestimmt (vgl. Stellungnahme Deutsche Bahn AG) und sieht die Belange der S21 als ausreichend berücksichtigt an.
Die Hinweise auf bestehende und angefragte Grundwasserbenutzungen im Umfeld des Plangebietes und eine möglicherweise erforderliche Abstimmung mit anderen Bauherren werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Nahezu der gesamte Geltungsbereich sei im Berliner Bodenbelastungskataster mit verschiedenen Katasterflächen erfasst, die sich hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes in der Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes befinden.

Abwägung: Die Belastungssituation und mögliche Forderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes Mitte zu Überwachungen im Rahmen von Grundwasserbenutzungen sind bekannt.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IX C

Stellungnahme: Die Errichtung von Wohnbebauung im Plangebiet sei wegen der insgesamt sehr hohen verkehrsverursachten Immissionsbelastungen als kritisch einzustufen. Allgemein sei darauf zu verweisen, dass der vorgelegte Planungsentwurf nicht den im Masterplan Heidestraße festgelegten Leitlinien entspreche (AH-Drucksache 16/2388, – Masterplan Heidestraße – Beschluss über Leitlinien und Entwicklungsziele für die Entwicklung des Standortes beiderseits der Heidestraße, Zitat: „*Die Entwicklung des Standortes Heidestraße erfolgt unter umweltgerechten Gesichtspunkten. Im weiteren Planungsprozess wird sichergestellt, dass zu hohe verkehrsverursachte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, vermieden werden. Die Ziele der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet.“*).
Die im Begründungsentwurf auf Seite 150 vorgenommene Abwägung
„Insgesamt wird in der Abwägung mit den übrigen relevanten Belangen eine sachgerechte Bewältigung der Verkehrslärmproblematik erreicht, auch wenn die Zielwerte des Berliner Lärmaktionsplans 2008 und die Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG nicht oder nicht vollständig erreicht werden. Der Bebauungsplan dient der Umsetzung gesamtstädtischer Planungsziele, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Im Zielkonflikt zwischen der Schaffung eines urbanen städtischen Quartiers einerseits und der Aufrechterhaltung einer übergeordneten Verkehrsverbindung andererseits wird die Tatsache, dass entlang der Heidestraße Flächen mit erhöhter Lärmbelastung entstehen, in Abwägung aller Belange hingenommen.“ schlage im Übrigen insofern fehl, da das Planungsziel einer umweltgerechten Entwicklung nicht erreicht werde.

Abwägung: Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Verkehrslärm sind im bebauten Innenstadtbereich nicht gänzlich zu vermeiden, können aber mit den im Rahmen der Bebauungsplanung zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten minimiert werden. Dies ist im Bebauungsplan 1-62a im Sinne des Masterplans Heidestraße und der Lärmaktionsplanung des Landes Berlin geschehen.
Vorrangiges Ziel der planerischen Lösung ist es, für die potenziellen Wohngebäude in den Mischgebieten (und im Sondergebiet) 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 Festsetzung einer allseitig geschlossenen, mindestens 19 m hohen Blockrandbebauung, ergänzende Vorgaben zur Grundrissanordnung sowie zusätzliche Auflagen für straßenzugewandte Außenwohnbereiche und Aufenthaltsräume wird eine städtebauliche

Struktur vorgesehen, die sich mit der hohen Belastungssituation an den schallzugewandten Seiten auseinandersetzt und ruhige, schallabgeschirmte Bereiche in den Blockinnenbereichen schafft, die eine Kompensation für die nutzungseingeschränkten "lauten" Fassaden bieten.

Stellungnahme: Im Begründungsentwurf würden auf den Seiten 14 ff. die mit dem Masterplan beschlossenen Leitlinien für die Entwicklung des Quartiers Heidestraße zitiert. Das oben zitierte Entwicklungsziel werde hier als einziges nicht benannt. Die Ausführungen sollten daher ergänzt werden.

Abwägung: Die Begründung wird dem Hinweis entsprechend ergänzt.

Stellungnahme: Hinsichtlich der verkehrsverursachten Luftschadstoffbelastung sei darauf zu verweisen, dass im Plangebiet bei Realisierung der Neubebauung die Belastung in den straßennahen Bereichen entlang der Heidestraße über den zulässigen Schadstoffgrenzwerten liegen werde. Erst ab 2020 sind voraussichtlich keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten. Bis zur Einhaltung der Grenzwerte seien Maßnahmen erforderlich, z. B. verkehrsorganisatorischer Art.
Die Verweise unter III.3.7.2 und V.5 – Luftschadstoffe auf ggf. durchzuführende Messungen seien aus fachlicher Sicht nicht ausreichend. Hier sollten bereits jetzt Regelungen bezüglich eines durchzuführenden Monitorings getroffen werden, sofern die Bebauung beiderseits der Heidestraße bis 2020 erfolge.

Abwägung: Die Einschätzung, dass die Belastung in den straßennahen Bereichen im Plangebiet 1-62a bis zum Jahr 2020 über den zulässigen Schadstoffgrenzwerten liegen wird, wird nicht geteilt.
Im Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung (VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, 11/ 2011) wird für Stickstoffdioxid (NO_2) für den Ist-Zustand 2009 im Gehwegbereich der Heidestraße ein Jahresmittel von 33 µg/m³ berechnet (Jahresgrenzwertes 40 µg/m³) und darauf basierend keine Überschreitung des Stunden-Immissionsgrenzwertes angenommen. Für Benzol wird der Jahresgrenzwert der 39. BImSchV von 5 µg/m³ im Ist-Zustand mit einer maximalen Belastung von 1,5 µg/m³ deutlich unterschritten. Auch die Werte für Partikel (PM_{10} $PM_{2,5}$) überschreiten die jeweiligen Jahresgrenzwerte nicht: Die PM_{10}-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 µg wird eine Konzentration von 19 µg abgeschätzt. Der ab 2015 einzuhaltende Grenzwert beträgt 25 µg/m³.
Lediglich beim PM_{10} Kurzzeitgrenzwert kommt es an einem Immissionspunkt im Süden der Heidestraße (vor der Bestandsbebauung im MI 4) sowohl im Bestand als auch im Prognosejahr 2025 zu Überschreitungen. Anstelle der zulässigen 35 Überschreitungen während eines Jahres sind bis zu 41 Überschreitungen möglich.
Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die im Rahmen des VCDB-Gutachtens ermittelte Luftschadstoffbelastung generell die Situation im Gehwegbereich der Heidestraße abbildet (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 der ermittelten Überschreitung am Prüfpunkt eine deutlich geringere Schadstoffbelastung für die Wohnungen in den Obergeschossen der angrenzend geplanten Bebauung angenommen werden. Deshalb ist davon auszugehen, dass sich die Grenzwertüberschreitungen auf den unmittelbaren Gehwegbereich der Heidestraße beschränken (B-Plan 1-63) und insofern nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans 1-62a sind.
Nach Aussage der Gutachter könnten sich weitere Grenzwertüberschreitungen (Partikel (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO2)) bis zum Jahr 2020 ergeben, sofern in diesem Zeitraum bereits eine vollständige Realisierung der beiderseits der Heidestraße geplanten Bebauung

erfolgt. Dies ist angesichts des jetzigen Planungsfortschritts und der beabsichtigten schrittweisen Planungsumsetzung durch verschiedene Vorhabenträger äußerst unwahrscheinlich. Außerdem würden sich auch diese Grenzwertüberschreitungen vermutlich auf den Gehwegbereich der Heidestraße beschränken.
Die regelmäßig auf gesamtstädtischer Ebene durchgeführten Maßnahmen zur Umweltüberwachung werden deshalb als grundsätzlich ausreichend angesehen und auf ein speziell vorhabenbezogenes Monitoring kann verzichtet werden.

Stellungnahme: Die schalltechnische Untersuchung ziehe zur Bewertung der Lärmsituation Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts heran; dies werde auch im Begründungsentwurf aufgegriffen.
Dem sei aus fachlicher Sicht zu widersprechen. Die Lärmwirkungsforschung hätte als gesundheitsrelevante Schwellenwerte 65/55 dB(A) tags/nachts ermittelt (siehe hierzu Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15.12.1999). Auch mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2008 seien diese Werte als Zielwerte beschlossen worden. In einem Planverfahren sollten daher jedenfalls diese Werte zur Bewertung herangezogen werden. Das Gutachten und die Begründung sollten entsprechend überarbeitet werden.
In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass Überschreitungen der Werte von 70/60 dB(A) tags/nachts von Gerichten als Schwelle eines enteignungsgleichen Eingriffs definiert worden seien.

Abwägung: Zur Bewertung der Lärmsituation im Bebauungsplangebiet 1-62a werden vorrangig die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts) herangezogen, weil diese die Schwelle markieren, bis zu der Schutzmaßnahmen im Bebauungsplan entbehrlich sind. Für die Beurteilung der Lärmsituation in den Gewerbegebieten sind die dort geltenden Orientierungswerte maßgeblich.
Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung werden in die Abwägung eingestellt.
Im Sinne der Stellungnahme werden in der Begründung die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte von 65/55 dB(A) der Lärmaktionsplanung ergänzt und dargelegt, an welchen Fassaden(abschnitten) sie überschritten werden.
Der Hinweis auf einen enteignungsgleichen Eingriff bei Überschreitung der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung wird in der Abwägung berücksichtigt. Mit Ausnahme der südlichen Teilflächen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a keine Bestandsnutzungen vorhanden, bei denen eine enteignungsgleiche Schwelle der Lärmbelastung überschritten würde. Für die neu geplanten Randbebauungen können durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sowie Festsetzungen zur Grundrissanordnung und zusätzlichen Schutzmaßnahmen für Außenwohnbereiche und Aufenthaltsräume entlang der Blockaussenkanten trotz der Belastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Damit ist für diese Grundstücke, auf denen gegenwärtig nur gewerbliche Nutzungen zulässig sind, nicht von einem enteignungsgleichen Eingriff auszugehen.
Für bestehende Nutzungen entlang der Heidestraße (im Süden des Plangebietes) wurde im Rahmen des angrenzenden Bebauungsplans 1-63 der durch den Umbau einer Bundesstraße ausgelöste Lärmschutzanspruch gutachterlich ermittelt, die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an den bestehenden Gebäudefassaden (Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen) bestimmt und ihre Durchführung den betroffenen Eigentümern verbindlich zugesagt.

Stellungnahme: Im Begründungsentwurf würden auf Seite 26 die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 Beiblatt 1, die für das Planungsverfahren relevant sind, zitiert, die auch im Folgenden für die Bewertung verwendet würden. Da hier in weiten Teilen des Plangebietes eine Wohnnutzung vorgesehen sei, seien aus fachlicher Sicht hier auch die

Werte für Wohngebiete zu benennen und diese auch bei der Bewertung zu berücksichtigen. Dies gelte insbesondere für die Situation in den Innenhöfen.

Abwägung: Entsprechend ihrer Zweckbestimmung sollen die festgesetzten Mischgebiete gleichrangig dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören (z.B. Büros, Gebäude und Räume für freie Berufe) dienen, zur räumlichen Verteilung einzelner Nutzungen werden keine Vorgaben gemacht. Insofern ist der Bezug auf die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete fachlich korrekt.

Stellungnahme: Unter 7.1.1 werde in der schalltechnischen Untersuchung auf Unwägbarkeiten der Verkehrsprognose und zukünftige schärfere Lärmgrenzwerte für Fahrzeuge verwiesen und die daraus ggf. resultierenden Lärmminderungen als abwägungsrelevant dargestellt. Hier sei darauf hinzuweisen, dass die EU kürzlich Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge verabschiedet hätte. Mit dieser Novelle werde aber bis ca. 2035 lediglich eine Lärmminderung von ca. 1,5 dB(A) erreicht werden. Gleichfalls sei nach derzeitigen Erkenntnissen keine akustisch relevante Verringerung der Verkehrsmengen zu erwarten, ansonsten hätte diese im Rahmen der Verkehrs- und Immissionsgutachten Berücksichtigung finden müssen. Insofern sei voraussichtlich durch Fahrzeugentwicklungen nur eine geringe Lärmminderung zu erwarten, die aus Sicht der Abteilung IX C nicht abwägungsrelevant sei. Jedenfalls sei hiermit eine Einhaltung der gesundheitsrelevanten Schwellwerte nicht zu erwarten (insbesondere unter Beachtung der obigen Ausführung).

Abwägung: Die zukünftigen Entwicklungen hinsichtlich der Fahrzeugtechnik werden in den Schallschutzgutachten von ALB (Juli 2014, Überarbeitung März 2016) zwar benannt, aber bei den Berechnungen nicht berücksichtigt. Auch bei den Festsetzungen im Bebauungsplan 1-62a wurden mögliche Lärmminderungen infolge verbesserter Fahrzeugtechnik weder direkt noch im Rahmen der Abwägung gewürdigt.

Stellungnahme: Es werde darauf hingewiesen, dass bei Durchführung der Planung eine Konfliktbewältigung durch nachgelagerte Fachplanungen – hier Lärmaktionsplanung entsprechend §47d BImSchG – nach jetzigem Kenntnisstand nicht erreicht werden könne.

Abwägung: Das Plangebiet befindet sich gemäß Lärmaktionsplan von Berlin (beschlossen 2009, Neufassung 2012) in keinem Konzeptgebiet und auch in seinem Umfeld sind keine Konzeptstrecken vorhanden. Aufgrund der Überschreitung der im Lärmaktionsplan benannten Zielwerte der Lärmbelastung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind die Auswirkungen des Verkehrslärms – im Sinne der Lärmaktionsplanung – im Rahmen der Bebauungsplanabwägung zu berücksichtigen und geeignete Festsetzungen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrslärms zu prüfen. Dies ist vorliegend geschehen.
Als städtebaulicher Lösungsansatz wird vom Lärmaktionsplan die Entwicklung geeigneter städtebaulicher Strukturen angesehen, die die Anforderungen der „Lärmrobustheit“ erfüllen. Dies bedeutet die Schaffung einer städtebaulichen Struktur, die sich mit der hohen Belastungssituation an der schallzugewandten Seite auseinandersetzt sowie ruhige, schallabgeschirmte Bereiche schafft, im weiteren Sinn auch die Schaffung städtischer Strukturen, die aufgrund ihrer „Gesamtqualitäten“ die Lärmbelastungen in einem gewissen Grad kompensieren und dadurch trotz Lärmbelastung noch attraktiv sind. Beide Anforderungen werden mit dem Bebauungsplan 1-62a und dem angrenzenden Bebauungsplan 1-62b erfüllt (Schaffung ruhiger Blockinnenbereiche und Festsetzungen zum Schallschutz der Wohnungen sowie die Anlage neuer qualitätvoller Aufenthaltsbereiche) und damit eine ausreichende Konfliktbewältigung erreicht.
Ergänzend zu den umfangreichen im Bebauungsplan eingeforderten Schallschutzmaßnahmen sind auch Verringerungen der Lärmbelastungen durch verkehrsrechtliche Maßnahmen – außerhalb des Bebauungsplanverfahrens – möglich. Im Nachtzeitraum sollte eine Abschal-

tung von Lichtsignalanlagen und die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. Tempo 30 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) geprüft werden.

Stellungnahme: Hinsichtlich der Straßenverkehrslärmproblematik würden die aktiven Lärmminderungsmöglichkeiten sachgerecht dargestellt. Eine Lärmminderung im notwendigen Umfang sei mit den vorgegebenen Parametern Verkehrsaufkommen und Bebauungsstruktur nicht erreichbar.
Zu kritisieren sei, dass die – wenn auch geringen – bestehenden Potentiale zur Lärmminderung durch den Einsatz einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche nicht genutzt werden.
Auch wenn mit den beabsichtigten Festsetzungen der Wohnraum geschützt werden könne, verbleibe im Einzugsbereich der Heidestraße eine hohe Lärmbelastung, die eine deutliche Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität bewirken werde, dies betrifft neben den Gehwegbereichen insbesondere auch die vorgesehene Parkfläche.

Abwägung: Das benannte Lärmminderungspotenzial einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche kann nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans sein, da der Umbau der Heidestraße planungsrechtlich durch das 2013 abgeschlossene Bebauungsplanverfahren 1-63 vorbereitet wurde.
Der Einbau einer lärmmindernden Fahrbahndecke wird bei den derzeitigen Straßenbaumaßnahmen nicht berücksichtigt, weil u.a. im Hinblick auf den abzuwickelnden Baustellenverkehr eine hohe Belastbarkeit der Deckschicht erforderlich ist, die durch den jetzt ausgewählten Splittmastixasphalt besser gewährleistet werden kann. Zudem ist die rechnerische Berücksichtigung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags bei Schallschutzuntersuchungen zurzeit auf Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h beschränkt.

Stellungnahme: Auch die möglichen aktiven Maßnahmen zur Minderung des Schienenverkehrslärms im Plangebiet seien im Schallgutachten insgesamt sachgerecht dargestellt worden. Mit den beabsichtigten Festsetzungen werde zumindest ein eingeschränkter Schutz für einen Kinderspielplatz sowie Lärmschutz für die Wohnbereiche erreicht.
Eine grundlegende Verbesserung der Situation ließe sich aber mit aktiven Maßnahmen im Nahbereich der Lärmquelle (Lärmschutzwand direkt an der Wendeanlage auf dem Grundstück der Deutschen Bahn) erreichen. Dies werde im Gutachten und Begründungsentwurf zwar angesprochen, wegen der fehlenden Festsetzungsmöglichkeit aber nicht weiter verfolgt. Aus fachlicher Sicht sollte die Möglichkeit von aktiven Maßnahmen direkt an der Quelle weiter untersucht und deren Realisierung geprüft werden. Mit Lärmschutzwänden direkt am Gleis wäre einerseits die höchste Lärmminderung erreichbar, andererseits seien die städtebaulichen Beeinträchtigungen zumindest geringer als entsprechende Maßnahmen im Plangebiet. Es solle daher geprüft werden, ob eine Realisierung entsprechender Maßnahmen im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages möglich sei.
Die schalltechnische Untersuchung zeige zudem, dass die vorgesehene Gewerbebebauung einen lärmmindernden Effekt für die in Richtung Heidestraße liegenden Wohngebäude hat. Dieser Effekt könnte durch eine Optimierung der Bebauungsstruktur (ggf. unter Einbeziehung von Lärmschutzelementen) unter akustischen Gesichtspunkten verstärkt werden. Zudem ist aus akustischer Sicht eine Errichtung der Gewerbebebauung vor der Wohnbebauung sicher zu stellen.

Abwägung: Für Festsetzungen zu Schallschutzmaßnahmen im Nahbereich der Lärmquelle, d.h. auf dem Grundstück der DB AG, fehlt es – wie vom Einwender bereits dargelegt – an der Regelungskompetenz des Bebauungsplans.
Außerdem widersprechen sie dem Grundprinzip der Bauleitplanung, wonach eine heranrückende (Wohn-)Bebauung den erforderlichen Eigenschutz selbst gewährleisten muss.
Eine gegenüber den Bahnanlagen lückenlose Gewerbebebauung wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans eingefordert. Die Höhe der lärmabschirmenden Bebauung wurde

mittlerweile von zwei auf fünf Vollgeschosse heraufgesetzt und ergänzend eine Mindestoberkante baulicher Anlagen von umgerechnet 22 m Höhe festgesetzt

Weil eine lückenlose bahnbegleitende Bebauung allein nicht ausreicht, um den notwendigen Schallschutz der angrenzenden Bebauung im Mischgebiet zu gewährleisten (u.a. durch den Verkehrslärm der gebietsinternen Planstraßen), sind weiterhin zusätzliche lärmschützende Festsetzungen im Mischgebiet erforderlich (geschlossene Blockrandbebauung in annährend gleicher Höhe und eine lärmoptimierte Grundrissanordnung). Die bisher vorgesehenen ergänzenden Schutzauflagen zur Bauschalldämmung und zur notwendigen Verglasung von Außenwohnbereiche sind nach Realisierung der bahnbegleitend abschirmenden Bebauung dagegen abschnittsweise entbehrlich. Im Bebauungsplan wird deshalb eine auflösend bedingte Festsetzung ergänzt, die für Wohnnutzungen in den Mischgebieten MI 2 und MI 3 Bedingungen definiert, die eine Wohnnutzung vor der vollständigen Errichtung der abschirmenden Bebauung entlang der Bahnanlagen (im Gewerbegebietsteil GE 2.2 sowie im GE 2.1 zwischen den Punkten A und B) erst ermöglichen. Damit wird ein Anreiz geschaffen, die bahnbegleitende Bebauung vor oder zeitgleich mit einer Wohnbebauung in diesen Mischgebieten zu errichten, gleichzeitig aber die Möglichkeit offen gehalten, einzelne Baublöcke in diesen Mischgebieten zeitlich unabhängig von der Realisierung der Bebauung im Gewerbegebiet zu entwickeln. Damit werden auch die privaten Belange angemessen berücksichtigt.

Stellungnahme: Im Fazit sei festzustellen, dass mit der vorgelegten Planung ein innerstädtisches Quartier mit anspruchsvollen Nutzungen geschaffen werden soll. Bedingt durch die Lage zwischen großen Verkehrsachsen (Straßen- und Schienenverkehr) seien hier erhebliche Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch den Verkehrslärm zu erwarten; die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1, die in Planverfahren heranzuziehen und möglichst eingehalten werden sollten, würden nahezu flächendeckend überschritten. Selbst die weniger strengen Zielwerte des vom Senat beschlossenen Berliner Lärmaktionsplans von 65/55 dB(A) tags/nachts würden in weiten Teilen des Quartiers überschritten. Diese Überschreitungen fielen mit bis zu 7 dB(A) tags und 12 dB(A) nachts zum Teil erheblich aus. Allein der geplante bauliche Schallschutz sei nicht geeignet um die absehbaren Konflikte einer hohen Lärmbelastung mit den vorgesehenen anspruchsvollen Nutzungen zu lösen. Es werde daher empfohlen, entsprechende Alternativen hinsichtlich Bebauungs- und Nutzungsstruktur zu prüfen. Zumindest seien bei Weiterverfolgung der Planung die bestehenden Lärmminderungspotentiale hinsichtlich des Fahrbahnbelages sowie die Abschirmung der Wohnbebauung vom Schienenverkehrslärm zu integrieren und zu sichern.

Abwägung: Die Ausbildung geschlossener Baublöcke mit lärmgeschützten Blockinnenbereichen tragen dem Immissionsschutz als so genannte „lärmrobuste Stadtstrukturen“ Rechnung. Außerdem wird die Errichtung einer Lärmschutzwand und einer gegenüber den Bahnanlagen durchgehenden gewerblichen Bebauung planungsrechtlich gesichert. Darüber hinaus bestehen in der konkreten Situation keine Möglichkeiten zur Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen: Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg, d.h. Lärmschutzanlagen zwischen Fahrbahn und Gebäude können weder räumlich, funktional oder gestalterisch verträglich angeordnet werden, für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine allgemeine oder nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung oder eine Abschaltung der geplanten Lichtzeichenanlage im Nachtzeitraum fehlt es im Bebauungsplan an der Regelungskompetenz.
Insofern sind ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen für die geplante Bebauung notwendig, die sich jedoch nicht – wie vom Einwender kritisiert – allein auf den baulichen Schallschutz beschränken.
Der Bebauungsplan trifft vielmehr zusätzliche Festsetzungen zur Berücksichtigung der Lärmbelastung bei der Grundrissgestaltung, zum Einbau von schallgedämmten Lüftungsmöglichkeiten oder von besonderen Fensterkonstruktionen bzw. baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung an den Außenbauteilen sowie zur schallschutzoptimierten Ausbildung der Au-

ßenwohnbereiche. Mit den getroffenen Festsetzungen wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein ausreichender Schallschutz gewährleistet und die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können trotz der hohen Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr gewährleistet werden
Die angeregte Prüfung von Alternativen hinsichtlich der Bebauungs- und Nutzungsstruktur wird insofern nicht als erforderlich angesehen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. X

Es wurden die Fachbereiche X F 1, X OI, X OS, X OW, X PSA, X PSE, X PW, X PIA, X PIE der Abteilung X beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Stellungnahme: Vom Fachbereich X PS E werde darauf hingewiesen, dass auf Basis des am 13.03.2013 festgesetzten planfeststellungsersetzenden B-Plans 1-63 die Heidestraße vom Fachbereich Straße – Entwurf geplant worden sei und sich z.Z. in Verantwortung des Fachbereiches Straße – Ausführung bei der Abteilung X in der baulichen Realisierung befinde. Der Geltungsbereich des B-Planes 1-62a grenze unmittelbar an die Westseite der Heidestraße an und die gegenüber der zeichnerischen (nicht bemaßten) Festsetzung im B-Plan 1-63 vorgenommene Reduzierung der Breite der Anbindung der Planstraße 2 an die Heidestraße von 20 m auf 19 m sei in die Straßenbauplanung (Ausführungsplanung) mit dem Stand vom 04.06.2014 bereits eingeflossen.
Ansonsten sei im Hinblick auf die Heidestraße aus der Sicht des Fachbereichs Straße der vorliegende Entwurf des B-Planes 1-62a auf den B-Plan 1-63 abgestimmt.

Abwägung: Die Breite der Planstraße 2 wurde in Absprache mit der Abt. X reduziert, um eine verbesserte Kreuzungssituation und einheitliche Baufluchten beiderseits der Heidestraße zu erreichen. Die sich daraus ergebende Diskrepanz zum Bebauungsplan 1-63 (fehlende Straßenbegrenzungslinie auf 1m Länge) wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62a behoben und – in Ergänzung zur festgesetzten Straßenbegrenzungslinie im B-Plan 1-63 – das fehlende Stück im maßgeblichen Straßenabschnitt ergänzt (textliche Festsetzung Nr. 9.3). Dies gilt im Übrigen auch für den verkehrsberuhigten Bereich nördlich des Sondergebietes, wo nach dem Entfall der dortigen Erschließungsstraße ebenfalls eine ergänzende Straßenbegrenzungslinie im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzt wird.

Stellungnahme: Zu Punkt II.1.2.8 gibt der Fachbereich X PS E den Hinweis, dass für die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 für den Ausbau der Heidestraße notwendigen Ausgleichsmaßnahmen höhere Beträge zur Verfügung stehen. In der Bauplanungsunterlage vom 30.04.2014 seien nicht nur Kosten im Umfang von ca. 105.600 € (wie in der Begründung dargestellt) enthalten, sondern es stünden 110.000 EUR (brutto) für Ausgleichsmaßnahmen zzgl. 16.370 EUR (brutto) Baunebenkosten zur Verfügung.
Diese Maßnahmen sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a auf der südlichen Grünfläche durchgeführt werden. Da voraussichtlich die Straßenbaumaßnahme der Heidestraße vor der Realisierung der südlichen Grünfläche abgeschlossen wird, sollten die Verantwortlichkeiten für die Planung und Realisierung sowie die Zahlung der finanziellen Mittel geregelt werden.

Abwägung: Der aufgerundete und damit etwas höhere Finanzbetrag, der für notwendige Ausgleichsmaßnahmen aus dem Bebauungsplanverfahren 1-63 zur Herstellung der südlichen Parkanlage zur Verfügung steht, wird zur Kenntnis genommen und die Aussagen in der Begründung des vorliegenden Bebauungsplans 1-62a werden angepasst.
Einzelheiten zur Durchführung und zu den Zahlungsmodalitäten dieser notwendigen Ausgleichsmaßnahmen können außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden.

Stellungnahme: Vom Fachbereich X OI wird darauf hingewiesen, dass sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs 1-62a momentan keine Brücken- oder Ingenieurbauwerke

gemäß DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung“ in der Baulast des Landes Berlin befänden.
Das geplante Lärmschutzbauwerk entlang der Bahn, das den vorhandenen Bahnlärm gegenüber der neu anzulegenden Parkanlage abschirmen soll, werde zukünftig der Verkehrssicherungspflicht und der Unterhaltungslast des Landes Berlin unterliegen, da die Flächen für die Parkanlage laut Begründung zum Bebauungsplanentwurf unter Nr. III.4 „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ von den Eigentümern an das Land Berlin abgetreten werden sollen.
Laut Begründung zum Bebauungsplanentwurf unter Nr. III.3.12 „Vertragliche Regelungen (planergänzende Vereinbarungen)“ sollen mit den beiden Haupteigentümern des Plangebiets städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB geschlossen werden, die unter anderem eine Verpflichtung der Eigentümer zur Errichtung der Lärmschutzwand entsprechend den Vorgaben der Schallschutzgutachter zum Schutz der südlichen Parkanlage mit Kinderspielflächen gegenüber Schienenverkehrslärm vor Nutzungsaufnahme dieser Freiflächen regeln sollen. Dementsprechend läge die Errichtung der Lärmschutzwand nicht beim Land Berlin. Wegen der künftigen Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht des Landes Berlin wären Planung und Errichtung eines Lärmschutzbauwerks nach den im Land Berlin gültigen und durch Veröffentlichung im Amtsblatt verbindlich eingeführten technischen Vorschriften zu vollziehen. Planung und Bau müssten sich nicht nur nach den Vorgaben des Schallschutzgutachters richten. Zum einschlägigen Vorschriftenwerk gehöre die in der Begründung erwähnte ZTV-Lsw 06, aber auch die DIN 1076 und weitere Vorschriften des Tiefbaus.

Abwägung: Die Hinweise werden für die Bauausführung zur Kenntnis genommen. Die Aussagen in der Begründung werden ergänzt.

Stellungnahme (X OI): Das Lärmschutzbauwerk werde laut vorgesehener textlicher Festsetzung Nr. 5.8 eine Höhe von mindestens 39,0 m über NHN und gemäß Begründung unter Nr. III.3.7.1 (d) *Errichtung einer Lärmschutzwand* eine Mindesthöhe von 5 m haben. Die konkrete Ausgestaltung des Lärmschutzbauwerkes solle laut Begründung vertraglich geregelt werden, z.B. in Form eines begrünten Lärmschutzwalls mit aufgesetzter Wand.
Für das Lärmschutzbauwerk sei auf der Planzeichnung eine Fläche zwischen den Punkten L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8 und L1 vorgesehen. Sie werde mit einer Länge von rund 225 m angegeben. Ein Maß für die Breite der Fläche werde nicht gefunden. Nach Ausmessen der im Maßstab 1:1000 vorgelegten Planzeichnung werden für das Lärmschutzbauwerk in der Breite rund 2 m zur Verfügung stehen. Aufgrund fehlender Angaben zum Lärmschutzbauwerk sei eine Beurteilung, ob 2 m als Breite z.B. für einen Wall mit Wand ausreichen, nicht möglich.

Abwägung: Für die Errichtung des Lärmschutzbauwerks steht eine 2m breite Fläche zur Verfügung; das diesbezüglich in der Planzeichnung fehlende Maß wird ergänzt. Die bisherige Festsetzung lässt dabei noch offen, ob es sich um eine Lärmschutzwand oder z.B. einen begrünten Wall mit aufgesetzter Wand handelt.
Auf Wunsch des zuständigen Fachreferats IX C wird die Festsetzung dahingehend geändert, dass explizit die Errichtung einer Lärmschutzwand eingefordert wird.

Stellungnahme: Das Lärmschutzbauwerk sei gemäß Planzeichnung direkt längs der Bahn vorgesehen. Zwischen der Bahnanlage und dem Lärmschutzbauwerk fehle ein zwingend erforderliche Wartungs- und Sicherheitsstreifen. Er werde benötigt, da die Zugänglichkeit zum Zwecke der Bauwerksüberwachung und –prüfung nach DIN 1076 allseitig gegeben sein muss. Auch im Bereich zwischen Lärmschutzbauwerk und Bahngrenze sei genügend Abstand zu wahren, damit ein mobiler Steiger aufgestellt und ausgeschwenkt werden kann. Wenn dafür kein oder nur ungenügend Raum frei gehalten werden kann, wäre zu berücksichtigen, dass von den Bauwerksprüfern zumindest eine Leiter benutzt werden muss. Für die Verwendung von Leitern gelten unter anderem die Betriebssicherheitsverordnung (Be-

trSichV) und die *Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten (BGI 694)*. Sie geben Länge und Anstellwinkel etc. vor und sind deshalb Grundlage für die Ermittlung des Platzbedarfs zwischen Bahnanlage und eigentlichem Lärmschutzbauwerk.
Aus vorgenannten Gründen sei zwischen der Fläche mit dem eigentlichen Schallschutzbauwerk und der Bahnanlage ein Wartungs- und Sicherheitsstreifen frei zu halten. Der erforderliche Zwischenraum dürfe wegen dem Einsatz von Prüffahrzeugen oder zumindest von einer Prüfleiter auf keinen Fall kleiner als 2 m sein, richte sich aber nach der tatsächlich gewählten Höhe und Gestaltung des Lärmschutzbauwerks.

Abwägung: Ein Abrücken der Lärmschutzwand von der Grundstücksgrenze wird als nicht notwendig erachtet, da eine ausreichende Zugänglichkeit zum Zwecke der Bauwerksüberwachung und -prüfung nach DIN 1076 über das angrenzende Bahngrundstück gewährleistet werden kann. Zwischen der Grundstücksgrenze und dem ersten Bahngleis stehen dafür mindestens 7 m zur Verfügung. Die Zugänglichkeit kann über vertragliche Regelungen außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gesichert werden.

Berliner Feuerwehr

Stellungnahme: Es werde darauf hingewiesen, dass eine ausreichende Löschwasserversorgung nicht dargestellt ist und erforderliche Zufahrten und die Löschwasserversorgung bestehender Gebäude auch während der Bauphase gesichert bleiben müssen.

Zum geplanten Bauvorhaben werde die Berliner Feuerwehr im Rahmen der Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren Stellung nehmen, da sich derzeit nur allgemeine Aussagen treffen ließen und ein entsprechender Brandschutznachweis noch nicht erstellt wurde.

Ergänzend werden die bei der Erstellung des Brandschutznachweises beachtlichen Vorgaben und sonstigen Anforderungen der Feuerwehr benannt.

Zum Lageplan (Bebauungsplan) werde im Hinblick auf dargestellte Bäume der Hinweis gegeben, dass die Ausführungsvorschrift der BauO Bln über Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken (AV FwFl) zu beachten sei. Bei der Herstellung des zweiten Rettungsweges über Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr seien die Empfehlungen zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren mit Hinweisen zu Baumpflanzungen/Begrünungen im Zusammenhang mit Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Anleiterung.

Abwägung: Die Hinweise zur ausreichenden Löschwasserversorgung und zur Erstellung des Brandschutznachweises werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.
Im Rahmen der Erarbeitung der Baugenehmigungsunterlagen und des Brandschutznachweises erfolgt eine Abstimmung mit der Berliner Feuerwehr.
Festsetzungen zur Pflanzung von Bäumen werden im Bebauungsplan nur in quantitativer Hinsicht (Begrünung der künftigen Baugrundstücke) getroffen. Die Anordnung der Baumstandorte wird im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr festgelegt.

Berliner Stadtreinigung (BSR)

Stellungnahme: Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestünden keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme.

Es werden allgemeine Hinweise zur baulichen Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen gegeben, die einer qualitativ guten und kostengünstigen Leistungserbringung dienen (Anordnung von Parkständen, Einläufen und Schlammfängen, Pollern …) und um rechtzeitige

Mitteilung der Verkehrsübergabe mit Angabe von Besonderheiten (Gehwegflächen ohne Anlieger, Einschränkung der Befahrbarkeit von Gehwegflächen) gebeten.

Abwägung: Die reinigungstechnischen Hinweise werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme: Gemäß den beiliegenden Bestandsplänen befänden sich im Bereich des Bebauungsplanentwurfes Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Diese stünden im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung.
In der Perleberger Straße befänden sich zwei Abwasserdruckrohrleitungen DN 800/1000. Diese Leitungen seien in Betrieb und müssten erhalten bleiben.
Für die Ver- und Entsorgung der geplanten Bebauung seien entwässerungs- und wasserversorgungstechnische Konzeptionen unter Einbeziehung des vorhandenen und geplanten Anlagenbestandes in der Heidestraße erforderlich. Die Grundlage dafür seien geplante Straßenhöhen und Trinkwasserbedarfswerte.
Für die Dimensionierung des Regenwassernetzes sei eine Beauftragung seitens des Straßenbaulastträgers erforderlich. Im Ergebnis sei dann die Raumverteilung zu präzisieren, welche im Rahmen von Vorabstimmungen bereits Optionstrassen für Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen enthalte.
Die Erschließungsmaßnahmen der BWB fänden ausschließlich im öffentlich gewidmeten Straßenland, sowie in Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung statt. Diese müssten sich im Eigentum des Straßen- und Grünflächenamts Mitte befinden. Ist das nicht der Fall, sei für die Anlagen der BWB Sicherungen erforderlich. Gleiches gelte für Trinkwasserversorgungsanlagen in Privatstraßen.
Die Veranlassung der Maßnahmen am Kanal- und Trinkwassernetz erfolge nur auf der Grundlage von bestätigten Straßenbauplänen und einer abgestimmten Raumverteilung. Die Mittel für den Neubau der Straßenentwässerungsanlagen seien vom Straßenbaulastträger bereitzustellen. Zwischen dem Straßenbaulastträger und den BWB seien vor Beginn der jeweiligen gemeinsamen Baumaßnahmen Vereinbarungen abzuschließen.
Bei der vorgesehenen Begrünung (Neupflanzung von Straßenbäumen) bzw. der Ausweisung von Grünflächen sei das Rundschreiben von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über den Bau und die Unterhaltung von Straßengrün vom 17.08.2001 zu beachten. Die Baumtrassen seien rechtzeitig mit der BWB abzustimmen. Für den Betrieb der Entwässerungsanlagen in den Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung sei eine entsprechende Befestigung der Verkehrsflächen erforderlich. Sie müssten mit Fahrzeugen von bis zu 26 t und einer Spurbreite von 3,50 m befahren werden können.
Aufgrund der geplanten Hochhausbebauung könne der Anschluss einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich werden. Jegliche daraus resultierende Folgemaßnahmen im Rohrnetz (z. B. Rohrnetzerweiterungen) seien grundsätzlich vom Kunden zu bezahlen. Baumaßnahmen seien derzeit im Bebauungsplangebiet von der BWB nicht vorgesehen.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Bauablaufes müsse beachtet werden, dass die Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB angemeldet und die Planung beauftragt sein müssen. Grundsätzlich gelte, dass Anlagen der BWB zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung nur in öffentlich gewidmetem Straßenland (Eigentümer Land Berlin) eingebaut werden. Außerhalb dieser Flächen vorhandene oder geplante Anlagen der BWB seien dauerhaft durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) zugunsten der BWB zu sichern.
Anlagen der BWB, einschließlich der dazugehörigen Sicherheitsstreifen, dürften nicht bebaut, überlagert oder mit Tiefwurzlern bepflanzt werden. Den Mitarbeitern der BWB müsse der Zugang zu ihren Anlagen, gegebenenfalls mit Fahrzeugen von bis zu 26 t Gesamtgewicht, ermöglicht werden.

Die Kosten für Planung und Bau von Anlagen zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung außerhalb des öffentlich gewidmeten Straßenlandes würden nicht von den BWB getragen.

Die als Anlage beigefügten Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB seien einzuhalten. Es werde darum gebeten, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.

Abwägung: Die Hinweise zu den bereits abgestimmten Leitungsverläufen und noch erforderlichen Abstimmungen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co KG (vertreten durch WGI GmbH)

Stellungnahme: Es wird auf Gasleitungen im Bereich des Bebauungsplangebietes gemäß beiliegender Bestandspläne und mögliche Abweichungen hingewiesen, weshalb die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen unzulässig sei und die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen festzustellen seien. Im unmittelbaren Bereich der Leitung sei auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Daneben werden allgemeine Hinweise zur Aktualität und zum räumlichen Umgriff der Auskunftserteilung gegeben sowie Maßgaben zur Verwendung der Planunterlagen in der Bauphase.
Im angefragten räumlichen Bereich befänden sich Anlagen mit einem Betriebsdruck größer 4 bar.

Abwägung: Aus den übersandten Planunterlagen geht hervor, dass sich die übergeordneten Leitungstrassen ausschließlich in den vorhandenen und auch zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen (Heidestraße, Döberitzer Straße, Perleberger Straße) befinden. Im Bereich der künftigen Bauflächen sind nur (ehemalige) Hausanschlussleitungen vorhanden, die nach erfolgter Beräumung der Flächen nicht mehr benötigt werden und im Zuge der Baumaßnahmen verlegt/beseitigt werden können. Die Sicherheitsbestimmungen und der erforderliche Abstimmungsbedarf mit der NBB vor Baubeginn werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Im Zusammenhang mit der Verwirklichung des oben genannten Bebauungsplans bestünden seitens der NBB zurzeit keine Planungen. Eine Versorgung des Planungsgebietes sei grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen seien gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen. Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, seien zusätzlich an die Colt Technology Services GmbH zu richten und bei Änderung des Geltungsbereichs der Auskunftsanfrage sei der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.

Abwägung: Die künftige Gebietsversorgung kann über die in der Heidestraße verlaufenden Gasleitungen erfolgen. Es stehen ausreichende öffentliche Verkehrsflächen für Leitungsverlegungen zur Verfügung.

Vattenfall Europe Wärme AG

Stellungnahme: Hinweis auf die weiterbestehende Gültigkeit der Stellungnahmen vom 29. April 2010 und 20. April 2011.
Die Vattenfall Europe Wärme AG habe ihr bestehendes Fernwärmenetz ausgebaut. Die Lage der Fernwärmetrassen sei im beigefügten Übersichtsplan ersichtlich. Im südlichen Abschnitt der Heidestraße liege eine Fernwärmetrasse der Nennweite DN 200. Über diese Trasse werde das Bürogebäude Total mit umweltfreundlicher Fernwärme versorgt. Mit dem Weiterbau der Fernwärmetrasse werde eine Wärmeversorgung der geplanten Gebäude beidseitig der Heidestraße beabsichtigt.

Abwägung: Der beabsichtigte Weiterbau der Fernwärmetrasse in der Heidestraße nach Norden zur möglichen Gebietsversorgung wird zur Kenntnis genommen.

Vattenfall Europe Business Services

Stellungnahme: In dem betrachteten Gebiet befänden sich ausweislich mitgeschickter Planunterlage zwei Netzstationen sowie eine Übergabestation der Stromnetz Berlin GmbH. Weitere Anlagen seien geplant, die Planung jedoch noch nicht abgeschlossen. Aussagen zur Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung könnten derzeit nicht getroffen werden; für Anfragen stehe der Bereich Vattenfall Europe Netzservice GmbH, Netzanlagenbau Berlin zur Verfügung.
Die beigefügte "Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin der Vattenfall Europe Netzservice GmbH" und die "Allgemeinen Hinweise für Leitungsanfragen bei geplanten Bauvorhaben" seien genau zu beachten.

Abwägung: Der Versorgung dienende Nebenanlagen, zu denen die benannten Netz- und Übergabestationen gehören, können in den Baugebieten zugelassen werden; einer gesonderten planungsrechtlichen Sicherung bedarf es dafür nicht.
Die Sicherheitsbestimmungen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit (LAGetSi)

Stellungnahme: Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen hätte keine Einwände oder konkrete Hinderungsgründe oder sonstige umweltrelevante Aspekte ergeben.
Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi seien keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.

Abwägung: Kenntnisnahme.

IT Dienstleistungszentrum Berlin PBW III W

Stellungnahme: Es seien fernemeldetechnische Sicherheitsanlagen betroffen. Gegen den Bebauungsplan 1-62 a gäbe es jedoch keine Bedenken und Einwände.

Abwägung: Kenntnisnahme.

50 Hertz

Stellungnahme: Nach Prüfung der Unterlagen wird mitgeteilt, dass sich im o. g. Plangebiet derzeit keine Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH (u. a. Umspannwerke, Freileitungen und Informationsanlagen) befänden oder in nächster Zeit geplant seien.

Abwägung: Kenntnisnahme.

Industrie- und Handelskammer Berlin

Stellungnahme: Gegen den Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen werden keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Abwägung: Kenntnisnahme.

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Stellungnahme: Durch das Vorhaben würden Belange der Bundeswehr zwar berührt aber nicht beeinträchtigt, es werden keine Einwände erhoben.

Abwägung: Kenntnisnahme.

Deutsche Bahn AG DB Immobilien – Region Ost

Stellungnahme: Die eingereichten Unterlagen seien fachtechnisch von ggf. betroffenen Konzerngesellschaften der DB AG, wie DB Netz AG, DB Kommunikationstechnik GmbH, DB ProjektBau GmbH und DB Energie GmbH jeweils eigenständig geprüft worden.
Die in der Begründung zum B-Planverfahren, unter Punkt I.3.9.1 enthaltenen Ausführungen

werden bestätigt. Ein Großteil der Flächen westlich der Heidestraße war bahngewidmet. Mit Bescheid vom 08.06.2011 wurden die heutigen Flurstücke 305 und 375 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG freigestellt. Nicht freigestellt wurde die bahnbetriebsnotwendige Regenwasserdruckrohrleitung des Fernbahnüberfliegers, die die Fläche quert. Eine Teilfläche der bereits freigestellten Fläche am westlichen Rand diene als temporäre Baustelleneinrichtung für die S21.
Grundsätzlich bestehen auch seitens des Konzernbereiches DB ProjektBau GmbH keine Bedenken. Die Belange der S21 würden berücksichtigt. Das betreffe die planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen einschließlich Baustraße, die unterirdische Regenwasserleitung und die Nutzung der Döberitzer Straße als Zufahrt zum Rettungsplatz. Sie würden im Bebauungsplanentwurf nachrichtlich dargestellt und es werde eine aufschiebende Bedingung für die entsprechenden planfestgestellten Flächen festgesetzt (Seite 91, III. 3.1.4). Die Änderung des Geltungsbereiches des (*ursprünglichen*) B-Planes 1-62 habe auf das Vorhaben S21 keinen Einfluss.

Abwägung: Die Bestätigung der Planinhalte (Festsetzungen und Begründung) werden zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Durch die DB Netz AG werde der Punkt III.3.10.1 Unterirdische Regenwasserleitung zur Entwässerung der Bahnflächen beanstandet. Nicht die DB Netz AG strebe eine Verlegung der Regenwasserleitung an, sondern der spätere Eigentümer. Dieser Absatz sei zu streichen.
Die DB AG weise darauf hin, dass mit der vorliegenden Stellungnahme ein vorangegangenes Schreiben vom 17.Oktober hinfällig sei.

Abwägung: Die Aussagen in der Begründung werden – dem Hinweis entsprechend – umformuliert, die grundsätzliche Aussage, dass eine Verlegung geplant ist, wird dabei aufrecht erhalten.

<u>Bundesnetzagentur</u>

Stellungnahme: Die Bundesnetzagentur teile die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Sie betreibe selbst keine Richtfunkstrecken, könne aber in Planungs- und Genehmigungsverfahren einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber mitteilt. Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke mit Bauhöhen unter 20 m seien nicht sehr wahrscheinlich. Im vorliegenden Fall werde diese Höhe jedoch erreicht bzw. überschritten.
Angaben zum geografischen Trassenverlauf der Richtfunkstrecken bzw. zu den ggf. eintretenden Störsituationen könne nicht die BNetzA sondern nur die Richtfunkbetreiber selbst liefern.
Im Plangebiet sind Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken sowie Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Da beim Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunk die Anbindung der Terminals innerhalb zellularer Strukturen in der Fläche erfolge, könne nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen sei.
Bei den Untersuchungen wurden Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt. Diesbezügliche Prüfungsanträge könnten beim Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr in Bonn gestellt werden.

Abwägung: Bei den Betreibern von Richtfunkanlagen handelt es sich nicht um Träger öffentlicher Belange. Rechtlich gibt es keinen Trassenschutz, es handelt sich um eine unternehmerische Tätigkeit mit entsprechendem Risiko. Die Unternehmen sind selbst verpflichtet, sich über Veränderungen in ihrem Betriebsbereich zu informieren. Gleichwohl wird den Betreiber von Richtfunkanlagen im weiteren Verfahren Gelegenheit zur Information und Stellungnahme gegeben (s.u.), da sie teilweise auch öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Das

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wurde im Rahmen des vorliegenden Verfahrensschrittes beteiligt und hat keine Einwände gegen die Planung erhoben.

Stellungnahme: Das Telekommunikationsgesetz (TKG) vom 22.06.2004 sehe für die Verlegung öffentlichen Zwecken dienender Telekommunikationslinien (unter- oder oberirdisch geführte Telekommunikationskabelanlagen) ein unentgeltliches Wegerecht (§ 68 ff. TKG) vor. Kenntnisse von Bebauungsplänen könnten daher für die Betreiber dieser Telekommunikationslinien von Interesse sein, um eigene Planungen durchzuführen. Die Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien erfüllen im Sinne des Art. 87f GG einen Versorgungsauftrag des Bundes und nehmen somit "öffentliche Belange" war. Es werde empfohlen, die in dem entsprechenden Landkreis tätigen Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien sowie die Betreiber, die die Absicht zur Errichtung solcher Linien bekundet haben, zu beteiligen.

Abwägung: Das nach § 68 TKGff bestehende Recht, Verkehrswege für die öffentlichen Zwecken dienenden Telekommunikationslinien unentgeltlich zu benutzen, besteht unabhängig von der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens und unabhängig vom Zeitpunkt der Baumaßnahme an den Verkehrswegen. Die Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien erhalten Gelegenheit, sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, die durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin sowie in der Tagespresse bekannt gemacht wird, über die Planung zu informieren und sich ggf. am Verfahren zu beteiligen.

Stellungnahme: Es werden Auskünfte über die als Ansprechpartner in Frage kommenden Richtfunkbetreiber gegeben. Dabei werden Anzahl der Strecken, Betreiber und Anschriften von Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken sowie Betreiber und Anschriften von Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen benannt. Das Vorhandensein von Richtfunkstrecken im Untersuchungsraum allein sei kein Ausschlusskriterium für das Errichten hoher Bauten, aber eine Einbeziehung der Richtfunkbetreiber in die weitere Planung werde empfohlen, um zu ermitteln, ob tatsächlich störende Beeinträchtigungen von Richtfunkstrecken zu erwarten sind. Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA würden durch die Planungen nicht beeinträchtigt.

Abwägung: Den benannten Richtfunkstreckenbetreiber wird die Gelegenheit gegeben, sich im Rahmen der öffentlichen Auslegung über die Planung zu informieren und im Rahmen dieses Verfahrensschritts Stellung zu nehmen. Sie werden durch direkte Anschreiben auf die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans 1-62a aufmerksam gemacht, da sie teilweise auch öffentliche Aufgaben wahrnehmen.

<u>Senatskanzlei Kulturelle Angelegenheiten VA</u>

Stellungnahme: Der Entwurfsplanung einschließlich Begründung mit Umweltbericht werde die grundlegende Zustimmung gegeben.
Für das vorgesehene SO Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung, in dem u.a. die Unterbringung von Anlagen für kulturelle Zwecke möglich sei, wird um Prüfung gebeten, inwieweit Aussagen zu kulturellen Nutzungen detaillierter darzustellen sind – insbesondere bzgl. Schaffung von Atelierflächen bzw. Räume für kreativ Tätige.

Abwägung: Die mögliche Unterbringung von Anlagen für kulturelle Zwecke beschränkt sich nicht allein auf das Sondergebiet. Atelierflächen bzw. Räume für kreativ Tätige sind auch in den Mischgebieten allgemein und im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässig. Bei dem Begriff „Anlagen für kulturelle Zwecke“ handelt es sich um eine Kategorie der Baunutzungsverordnung, deren Inhalt durch die Rechtsprechung ausreichend bestimmt ist. Einer weiter gehenden Erläuterung in der Begründung bedarf es dazu nicht.
Einen ausdrücklichen Flächenanteil für derartige Nutzungen im Plangebiet einzufordern, ist rechtlich nicht möglich.

Bezirksamt Mitte – Umwelt und Naturschutzamt; Bereich Umwelt

Stellungnahme zum Immissionsschutz: Der städtebauliche Vertrag sei in Bezug auf die erwähnten ergänzenden Regelungen zur Minimierung des Konfliktpotenzials des Einzelhandels auf die Wohnnutzungen bzgl. des Sondergebietes „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung“ mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen.
Darüber hinaus bestünden keine Einwendungen gegen die zugrunde liegende Planung des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfs.

Abwägung: Die Abstimmung zum städtebaulichen Vertrag erfolgt in einem gesonderten Verfahren.

Stellungnahme zum Bodenschutz/Altlasten:
Im Geltungsbereich lägen die sechs Katasterflächen 831, 16345, 10262, 1283, 10758 und 383 des Bodenbelastungskatasters Berlin.
Die in der Begründung aufgeführten sogenannten Altlastenverdachtsflächen (gewählte Abkürzung: ALVF) seien keine gesetzliche Kategorie, sondern subsummieren verschiedene Begrifflichkeiten, wie Anlagenstandorte, Baulichkeiten und konkrete Havariestandorte miteinander. Das führe, insbesondere ohne genaue Definition, zu Missverständnissen und sollte eigentlich nicht verwendet werden.
Die oben aufgeführten Flächen des Bodenbelastungskatasters Berlin würden auch fast ausnahmslos nicht der Kategorie der altlastenverdächtigen Flächen angehören, sondern würden überwiegend in der Kategorie Altlast i. S. des § 2 Abs. 5 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) geführt. D.h. auf diesen Flächen seien Bodenkontaminationen festgestellt. Diese Definitionen der Kategorien gebe es im BBodSchG seit 1998 und sie könnten auch Rechtsfolgen nach sich ziehen.

Abwägung: Die bisher teilweise abweichende Bezeichnung der Katasterflächen wird in der Begründung (Umweltbericht) angepasst.
Die bisher verwendete Bezeichnung ALVF entspricht den Begrifflichkeiten der Orientierenden Untersuchung. Sie wird im Rahmen der Begründung weiterhin genannt und dient der besseren Flächenzuordnung der dokumentierten Untersuchungsergebnisse.
In der Begründung (Umweltbericht) wird klargestellt, dass es sich aktuell nicht mehr um Verdachtsflächen handelt. Soweit möglich, wird künftig - analog zu der Begrifflichkeit der Detailuntersuchung - der Begriff Kontaminationsfläche verwendet.

Stellungnahme: Untersuchungen und Sanierungen im Bereich des ehem. Hamburg-Lehrter-Containerbahnhofs reichten bis in die Anfänge der 90iger Jahre zurück. Im Geltungsbereich des B-Plans wurden seit 2010 eine Historische Recherche, zwei Orientierende Untersuchungen und Detailuntersuchungen auf vier Teilflächen vorgenommen.
Eine verabredete gemeinsame Vorgehensweise bei der Altlastenerkundung im Jahr 2010 der beiden Hauptgrundstückseigentümer sei leider nicht zustande gekommen. Die Deutsche Bahn habe sich darauf beschränkt nur ihr Grundstück zu untersuchen, wohingegen die CA Immo auch auf der Ebene der orientierenden Untersuchungen andere altlastenverdächtige Flächen mit einbezogen habe. Das habe zu einer unterschiedlichen Herangehensweise und Darstellung der Sachinhalte geführt.
Diese Bodenuntersuchungen hätten nur den Bestand untersucht, nicht die Auswirkungen auf die neuen Nutzungen und die Planung.

Abwägung: Sowohl in den orientierenden Untersuchungen als auch in den Detailuntersuchungen wurden bei Kontaminationen des Bodens mögliche Gefahren für die menschliche Gesundheit als Bewertungsmaßstab gemäß den Vorgaben der Bundes-Bodenschutzverordnung herangezogen. Insofern lassen sich aus den Untersuchungen auch Aussagen über die Auswirkungen der Bodenverunreinigungen auf die geplanten Nutzungen ableiten.
Auch die Auswirkungen der Planung auf die Belastungssituation wurden, soweit dies im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich war, begutachtet. Von den jeweiligen Gutachtern

und auch von der Bodenschutzbehörde selbst wurden Hinweise gegeben, wie negative Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser im Rahmen von Bauvorhaben vermieden oder verringert werden können.

Stellungnahme zur Geohydrologie: In der Begründung (s. S. 38) werde die geologische Situation nicht ausreichend dargestellt. Es werde nicht beschrieben, dass im Geltungsbereich, der im Randbereich einer eiszeitlichen Rinne liege, organische Schichten, insbesondere Torfe und untergelagerte Mulden vorkommen. Das habe nicht nur Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (Versickerungseignung), sondern auch auf die Verteilung von Schadstoffen, da die meisten Schadstoffe Torfe nur schlecht durchdringen können und retardiert werden. Es könne dann zu einem Wechselprozess von Adsorption und Desorption der Schadstoffe kommen, der insbesondere durch Baumaßnahmen zu einer erhöhten Schadstofffreisetzung im Grundwasser führe. Davon seien grundsätzlich alle Böden, insbesondere feinkörnige Bodenschichten, betroffen. Geschiebemergel stünden im Gegensatz zur Beschreibung in der Begründung im Einflussbereich der zukünftigen Gebäudekörper nicht an.
Aufgrund der Grundwassermessungen im Auftrag der Deutschen Bahn sei bei zwei unabhängigen Messungen jeweils eine Grundwasserfließrichtung in östliche Richtung festgestellt worden. Das führe dazu, dass die vorhandenen Grundwasserkontaminationen zumindest in den nördlichen zwei Dritteln des Geltungsbereiches langsam in Richtung Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal flössen. Auch in 15 bis 18 m unter GOK seien in der einzigen tiefen Messstelle auf der westlichen Seite der Heidestraße (Nr. 807-12) noch Schadstoffkonzentrationen für PAK vom Bahngrundstück im öffentlichen Straßenland der Heidestraße 37 festgestellt worden, die knapp über dem sanierungsbedürftigen Schadenswert (SSW) der Berliner Liste 2005 lägen.

Abwägung: Die Ausführungen werden in den Umweltbericht integriert.

Stellungnahme zur Boden- und Grundwasserbelastung: Die zuständige Bodenschutzbehörde habe zuletzt mit detaillierten Stellungnahmen (BA Mitte, UmNat 315) vom 17.07.2013 und 12.11.2013 den Sachstand hinsichtlich der Boden- und Grundwasserbelastungen der ehemaligen Bahnflächen auch dem Bebauungsplanungsreferat der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mitgeteilt. Die Gefährdungsabschätzung erfolge gemäß den gesetzlichen Vorgaben durch die Bodenschutzbehörde, nicht durch Gutachter.
Die Darstellung zur Altlastensituation in der Begründung sei nicht für alle Bereiche zutreffend. Für verschiedene Flächen gäbe es Erkundungs- bzw. Sanierungsbedarf aufgrund vorhandener Boden-/Grundwasserkontaminationen.

Abwägung: Unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben bleibt es dem Gutachter unbenommen, eine eigene Gefährdungsabschätzung zu erstellen. Eine Abwägung zum benannten Erkundungs- bzw. Sanierungsbedarf vorhandener Boden-/Grundwasserkontaminationen wird nachfolgend für die einzelnen Flächen vorgenommen (s.u.)

Stellungnahme: Die Fläche „*ehem. Schmiede" - KF-108, BBK-Nr. 831* liege im Bereich der zukünftigen Nutzung „Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielfläche". Aufgrund der hohen Belastung mit Benzoapyren, Blei und Quecksilber sowie möglicherweise anderer Schwermetalle im 1. Bodenmeter sei sicherzustellen, dass die Fläche vor Nutzungsbeginn saniert wird. Wegen der dort derzeit ansässigen Baustelleneinrichtungs- und Materiallagerflächen für die S 21 mache derzeit eine detaillierte Beprobung der obersten Bodenschichten keinen Sinn, da das oberste Bodenmaterial nicht definierbaren Veränderungen unterliegt. Ebenso sei hier anstromig eine hohe PAK-Konzentration von 36,9 µg/l gemessen worden, die weiter mindestens jährlich zu beobachten sei. Im Vergleich zum vorgenannten Messwert betrage der Geringfügigkeitsschwellenwert für Grundwasserkontaminationen für PAK 0,2 µg/l. Es müsse hier die Notwendigkeit hinsichtlich einer Grundwassersanierung auch im Zusammenhang mit hohen Zink-Konzentrationen geprüft werden. Da die Fläche nicht überbaut werde, sei eine Grundwassersanierung mit den dafür notwendigen Einrichtungen auch nach Festsetzung

des B-Plans prinzipiell möglich.
Vordringlich sei zu entscheiden, wo die 2000 m^2 Nettospielplatzfläche angesiedelt wird. Ein Bodenaustausch inkl. Grabeschutz unter Sandspielflächen sei dort vorzunehmen.

Abwägung: Die Forderungen nach weiteren Beprobungen, Untersuchungen und ggf. Sanierungsmaßnahmen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen. Sie stehen der geplanten Nutzung in dem Bereich und damit einer Festsetzung des Bebauungsplans nicht grundsätzlich entgegen und können bei der Umsetzung der Planung berücksichtigt werden.
Die genaue Verortung der Spielplatzfläche im Vorgriff der Entwurfsplanung soll nicht erfolgen und eine diesbezügliche Festsetzung im Bebauungsplan deshalb nicht beabsichtigt. Sie ist auch nicht erforderlich, da der notwendige Bodenaustausch bei allen denkbaren Anordnungen des Spielplatzes in der Grünfläche möglich ist.

Stellungnahme: Im Bereich *Heidestraße 32-34 (KF-109, BBK-Nr. 10262)* sei bereits ein Sanierungsbedarf des MKW-Schadens im Grundwasser mit Schreiben des BA Mitte, UmNat 315 vom 17.07.2013 während der Bauausführung festgestellt worden. Sollte in diesem Bereich, das als Sondergebiet ausgewiesen sei, eine Injektionssohle im Grundwasser geplant sein, so sei die Sanierung vor Herstellung des Troges im Grundwasser durchzuführen, da sonst der Schaden verschleppt werde. Hier sei eine Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 BauGB zu empfehlen.

Abwägung: Es handelt sich um eine kleine Restfläche eines ehemaligen Sanierungsbereichs. Die Ausdehnung beträgt maximal 4,5 x 1,5 x 1,7 m. Eine Sanierung im Rahmen der Bauausführung ist relativ problemlos möglich.
Der Grundstückseigentümer ist über die Belastungssituation informiert und eine Sanierungsverpflichtung besteht bereits nach dem Bundesbodenschutzgesetz.
Aus diesen Gründen wird eine Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 BauGB nicht für erforderlich gehalten. In der Begründung wird künftig auf den Sachverhalt verwiesen.

Stellungnahme: Auf dem Grundstück *Heidestraße 23 – ehem. Tankstelle (BBK-Nr. 16345)* seien zumindest noch Teile der alten Tanks vorhanden. Da eine Beprobung wegen der unterkellerten und schwer zugänglichen unterirdischen Fläche erst nach Rückbau der Kellerdecke und Abfallentsorgung möglich sei, sollten vor Festsetzung des B-Plans auf Höhe des Bahnniveaus, direkt hinter den Baulichkeiten zwei Grundwassermessstellen gesetzt werden, um das Risiko eines möglicherweise größeren Schadens abschätzen zu können. Eine nördlich in einem größeren Abstand von den Tanks im öffentlichen Straßenland gesetzte Grundwassermessstelle weise PAK-Belastungen auf. Eine eventuell notwendige Sanierung bis ins Grundwasser könnte bei einem Vergaserkraftstoffschaden wegen der Brückennähe zu erheblichen baulichen Durchführungsproblemen führen. Dies gilt umso mehr in Zusammenhang weiterer zeitgleicher Baumaßnahmen im Umfeld. Eine Kennzeichnung sei derzeit nicht möglich, da nicht feststehe, dass eine Bodenkontamination vorliegt.

Abwägung: Die geforderten weitergehenden Untersuchungen wurden im Juli 2016 in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde durchgeführt. Im Ergebnis der Detailuntersuchungen wurden keine Bodenbelastungen festgestellt und im Grundwasser nur geringfügige Überschreitungen der Geringfügigkeitsschwellenwerte (GFS) gemäß Berliner Liste bei den Schwermetallen Blei, Chrom und Kupfer ermittelt. Die Ergebnisse der Detailuntersuchung stehen der beabsichtigten Festsetzung der Flächen als Gewerbegebiet somit nicht entgegen.

Stellungnahme: Auf dem Gewerbegrundstück *Heidestraße 45-52 (BBK-Nr. 1283)* habe es im Rahmen der orientierenden Untersuchungen in beiden Grundwassermessstellen Überschreitungen des sanierungsbedürftigen Schadenswertes (SSW) für die Stoffgruppen PAK und LHKW sowie Überschreitungen des Geringfügigkeitsschwellenwerts (GFS, s. jeweils Berliner Liste 2005) bei Arsen gegeben. Bei den Bodenproben gab es keine erhöhten Werte. Da das

angrenzende bisher nicht untersuchte Grundstück Heidestraße 45 auch im hinteren Teil überbaut werden solle, sei in diesem Zusammenhang zu überprüfen, ob die Belastung aus dem nördlichen Anstrom komme. Es sollten daher vor Festsetzung des B-Plans drei neue Messstellen auf den Grundstücken Heidestraße 45 und 46-52 gesetzt werden, um die Gefährdungsabschätzung abschließen zu können.
Der südlich anschließende Bereich Heidestraße 55/57 sei ebenfalls vom LHKW-Schaden betroffen. Baumaßnahmen mit Unterkellerungen werden kaum ohne Grundwasserreinigungsanlage zu betreiben sein.

Abwägung: Die geforderten weitergehenden Untersuchungen für die BKK-Fläche 1283 wurden Anfang August 2016 in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde durchgeführt. Dazu wurden im An- und Abstrom der BBK-Fläche insgesamt vier neue Grundwassermessstellen eingerichtet und beprobt sowie eine vorhandene Messstelle erneut beprobt. Aus den vorliegenden Analyseergebnissen ergeben sich keine Hinweise auf Bodenverunreinigungen, die der geplanten Nutzung grundsätzlich im Wege stehen könnten.
Ggf. erforderliche Aufwendungen für eine Grundwasserreinigung im Rahmen von Baumaßnahmen mit Unterkellerungen sind technisch und wirtschaftlich vertretbar.

Stellungnahme zur Oberbodenbelastung: Die Prüfwerte für Nutzungsarten des BBodSchG beziehen sich auf Feststoffwerte im Oberboden (ca. 0-30 cm). Dieser Bodentiefenbereich sei aber nicht separat untersucht worden, so dass man nur Anhaltspunkte der Bodenbelastung im gesamten 1. Bodenmeter hat.
Es sei daher im städtebaulichen Vertrag die Regelung aufgenommen worden, wonach bei Realisierung der festgesetzten Nutzungen sicherzustellen ist, dass im Oberboden der unversiegelten Freiflächen die Prüfwerte für Nutzungen nach der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) eingehalten werden (gesunde Arbeits- und Lebensbedingungen). Auf diese Maßnahme sollte in der Begründung eingegangen werden.
Diese Regelung gehe auch auf die zukünftigen Eigentümer über und sei zur Rechtswirksamkeit des B-Planes spätestens bei der Herstellung der Außenanlagen durch Bodenanalytik durch die Bauherren gegenüber dem Bebauungsplanreferat der Senatsverwaltung nachzuweisen. Unter Sandspielflächen sei ggf. zusätzlich ein Grabeschutz, der den Kontakt mit belastetem Bodenmaterial verhindert, notwendig.
Hinweise auf relevante Bodenluftbelastungen durch leichtflüchtige Schadstoffe lägen nach jetzigem Sachstand im Geltungsbereich nicht vor.

Abwägung: Der dargestellte Sachverhalt wird in den Umweltbericht integriert.

Stellungnahme zu öffentlichen Parkanlagen und Verkehrsflächen: Die unversiegelten Flächen seien hinsichtlich ihrer Nutzungseignung hinsichtlich der Bodenbelastung nur für die obersten 30 cm vertraglich abgesichert (s.o.). Bodenaushub mit höheren Bodenbelastungen in tieferliegenden Schichten und versiegelte Flächen, für die höhere Entsorgungskosten anfallen könnten, seien privatrechtlich zu regeln. Ein genereller Bodenaushub von 1 m auch außerhalb von Gebäudeflächen, wie er in der Begründung (s. S. 43/44) aufgrund gutachterlicher Stellungnahme wiedergegeben wird, sei eine Annahme, die nicht belegt sei.

Abwägung: Die Darstellungen in der Begründung werden entsprechend angepasst und ergänzt.

Stellungnahme zu Versickerungsanlagen: Auf Seite 27/28 der Begründung werde indirekt ausgeführt, dass für die Versickerung auf Altlastenverdachtsflächen nach der Niederschlagsfreistellungsverordnung eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig sei. Fast der gesamte Geltungsbereich des 1-62a sei aber eine Altlast i.S. des § 2 Abs. 5 BBodSchG. Es bestehe daher die Notwendigkeit, die Versickerungseignung gemäß den Anlagen der Niederschlagsfreistellungsverordnung konkret nachzuweisen. Konkrete Untersuchungen dazu gebe es

bisher nicht. Aufgrund der Feststoffuntersuchungen des Bodens sei bodenschutzrechtlich in fast allen Fällen ohne eine Bodensanierung eine Versickerungsanlage nicht zu errichten.

Abwägung: Die Darstellungen in der Begründung werden entsprechend angepasst und ergänzt. Es ist ohnehin geplant, das anfallende Niederschlagswasser überwiegend in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal einzuleiten und nicht Vor-Ort zu versickern.

Stellungnahme: Eine Zunahme der festgestellten Grundwasserbelastungen sei durch die geplanten Erdbauarbeiten zur Umsetzung der B-Planinhalte (Bauphase) zu erwarten. Zusätzlich komme es zur Entsiegelung bisher in größerem Umfang versiegelter Flächen, wodurch Schadstoffe durch das Niederschlagswasser ins hoch anstehende Grundwasser (Grundwasserabstand tlw. nur 1,6 m) transportiert werden könnten. Durch Grundwasserabsenkungen während Baumaßnahmen könne es darüber hinaus zu Verlagerung von Grundwasserbelastungen, auch außerhalb des Geltungsbereichs kommen. Ferner könne es durch die für die S 21 nachgereichte Grundwasserhaltung, zu einer verstärkten Verziehung von Grundwasserschäden kommen. Entgegen der Darstellung in der Begründung (s. S. 54) seien Schadstofffreisetzungen ins Grundwasser kaum vermeidbar, sondern nur nach Überwachung durch geeignete Maßnahmen „aufzufangen“. Es könne dann eine Grundwasserhaltung mit einer Grundwasserreinigungsanlage notwendig werden. Mit Auflagen und Bedingungen der Bodenschutzbehörde zu wasserrechtlichen Erlaubnisanträgen sei daher zu rechnen.

Abwägung: Die Aussagen in der Begründung (Umweltbericht) zu möglichen Auswirkungen der Planung auf die Grundwasserbelastung - vor allem während der Bauphase - werden entsprechend angepasst und ergänzt.
Die Hinweise zu möglichen Auflagen und Bedingungen bei wasserrechtlichen Erlaubnisanträgen werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Trotz der vorliegenden Untersuchungen könnten auf einer Fläche mit hohem Gefahrenpotential, wie einem ehem. Containerbahnhof und fast 150 Jahre lang genutzten Güterbahnhof, einzelne Hotspots mit Schadstoffen nicht ausgeschlossen werden, zumal hier größere Areale eine geringe Beprobungsdichte aufwiesen. Verschiedene Beispiele zur Altlastenuntersuchung Berliner Güterbahnhöfe zeigten - wie z.B. aktuell auf der östlichen Heidestraße, wo trotz abgeschlossener Erkundung der Altlastensituation noch ein tiefreichender LHKW-Schaden im Rahmen der Bauvorbereitung entdeckt wurde, für den es vorher keinen Hinweis gab - dass scheinbar kleine, nicht untersuchte Flächen die Umsetzung der Planung massiv behindern könnten.
Ebenso sei die aktuelle Sanierungsnotwendigkeit im bereits festgesetzten B-Plan 201c (südl. der Minna-Cauer-Straße), wo die Bodenschutzbehörde bereits seinerzeit der Stadtplanung mitgeteilt hätte, dass dort noch Handlungsbedarf zu erwarten sei, zu nennen. Solche nicht eingeplanten Maßnahmen könnten zu Bauverzögerungen in der Bauphase führen.

Abwägung: Die Hinweise zum möglichen Auftreten bisher unbekannter, sanierungsbedürftiger Schäden im Rahmen der Bauvorbereitung und damit einhergehenden etwaigen Bauverzögerungen, werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen. Diese Unwägbarkeiten stehen einer Festsetzung des Bebauungsplans aber nicht entgegen, da in den meisten Fällen sowohl in rechtlicher wie auch in technisch-finanzieller Hinsicht ausreichende Möglichkeiten bestehen, auftretende Schäden soweit zu sanieren, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Nutzung dennoch realisiert werden kann.
Die Sanierungsverpflichtung durch den Grundstückseigentümer und das konkrete Vorgehen beim Auftreten bisher unentdeckter Boden- und/oder Grundwasserbelastungen mit Handlungsbedarf wird in den städtebaulichen Verträgen mit den beiden Haupteigentümern im Plangebiet geregelt.

Stellungnahme: Die oben benannten ergänzenden Untersuchungen und Monitoringmaßnahmen auf den BBK-Flächen 831, 16345 und 1283 seien für eine abschließende Gefährdungsabschätzung vor Festsetzung des B-Plans auf den benannten Flächen vorzunehmen (s. Nr. 2.1, 2.3 und 2.4). Diese Untersuchungen sollten in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde, insbesondere der Untersuchungspunkte, vorgenommen werden.
Für diese Flächen werde derzeit ein Vorbehalt hinsichtlich der Nutzungsänderung bzw. Überbaubarkeit bezüglich Altlasten gesehen. Sobald diese Untersuchungen vorlägen, werde die Bodenschutzbehörde ihre Gefährdungsabschätzung auch im Hinblick auf die Festsetzung der benannten Flächen mitteilen.

Abwägung: In Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde wurden ergänzende Untersuchungen durchgeführt. Bereits auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungsergebnisse liegen aber für das Bebauungsplanverfahren hinreichende Erkenntnisse vor, um die betroffenen Belange sachgerecht im Rahmen der Abwägung berücksichtigen zu können. Die Vorbehalte hinsichtlich der geplanten Nutzungsänderung bzw. Überbaubarkeit werden ausgeräumt. Umfang und Detaillierungsgrad von Altlastenuntersuchungen sind bei Bebauungsplanverfahren so festzulegen, dass hinsichtlich der betroffenen Belange (hier: gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie Boden- und Grundwasserschutz) ausreichende Erkenntnisse für eine sachgerechte Abwägung vorliegen. Da es sich um Belange des Umweltschutzes handelt, ist § 2 Abs. 4 Satz 2 und 3 BauGB zu beachten.

Insbesondere ist im Rahmen der Abwägung zu klären, ob, ggf. nach Durchführung von Dekontaminations- oder Sicherungsmaßnahmen, die geplanten Nutzungen unter Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse möglich sind. Maßstab der Prüfung sind dabei die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutzverordnung für den Schutzpfad Boden – Mensch. Wenn Sanierungsmaßnahmen erforderlich sind, kann davon ausgegangen werden, dass diese in technischer und finanzieller Hinsicht mit zumutbarem Aufwand realisierbar sind.
Für den allergrößten Teil des Geltungsbereichs ist die Gefährdungsabschätzung abgeschlossen (Schreiben der Bodenschutzbehörde vom 12.11.2013) und als Grundlage für die Abwägung verwendbar.
Auf Grundlage der vorliegenden Gutachten und der 2016 ergänzend durchgeführten Untersuchungen kommt die Abwägung aber auch für verbleibenden Flächen mit hinreichender Sicherheit zu dem Ergebnis, dass die Festsetzungen des Bebauungsplans unter Wahrung der oben genannten Belange vollziehbar sind.
Dabei ist weiterhin zu berücksichtigen, dass, wie von der Bodenschutzbehörde zutreffend dargestellt, auch nach dem vollständigen Abschluss der Gefährdungsabschätzung das Auftreten bisher unbekannter, sanierungsbedürftiger Schäden nicht ausgeschlossen werden kann. Wie das Beispiel eines LHKW- Schadens östlich der Heidestraße zeigt, bestehen aber im Allgemeinen sowohl in rechtlicher wie auch in technisch-finanzieller Hinsicht ausreichende Möglichkeiten, um mit solchen Situationen umzugehen und die durch den Bebauungsplan geplante Nutzung zu realisieren. Dass es dabei auch zu erheblichen Verzögerung in den Bauabläufen kommen kann, ist in diesen Fällen unvermeidlich, berührt aber die Erforderlichkeit des Bebauungsplans nicht.

<u>Bezirksamt Mitte – Umwelt und Naturschutzamt; Bereich Naturschutz</u>

Stellungnahme: Es werde im Hinblick auf die zeitliche Planung der nach Bebauungsplan möglichen Bauvorhaben angeregt, in der Begründung (S. 24 Bundesnaturschutzgesetz) auch auf die Bestimmungen des § 39 - Allgemeiner Artenschutz - einzugehen.

Abwägung: Die Regelungen des § 39 BNatSchG werden in der Begründung dargestellt.

Stellungnahme: Das Berliner Naturschutzgesetz sollte nicht unerwähnt bleiben, z.B. hat die Berliner Baumschutzverordnung darin ihre Grundlage.

Abwägung: Das Berliner Naturschutzgesetz wird als ergänzende Rechtsgrundlage zum BNatSchG aufgeführt.

Stellungnahme: Die Aussagen der Begründung zur Baumschutzverordnung (S. 28) seien hinsichtlich der Aussage, welche Bäume nach Baumschutzverordnung geschützt sind, nicht korrekt, da auch weitere Bäume den Bestimmungen der Baumschutzverordnung unterliegen (s. § 2 Abs. 2).

Abwägung: Der Umweltbericht wird entsprechend nachrichtlich ergänzt.

Stellungnahme: Obwohl die Regelung diesbezüglich nicht eindeutig sei, bestehe die Auffassung, dass „Ersatzpflanzungen im Sinne des § 6“ auch solche Bäume erfasst, die im Rahmen der Eingriffsregelung zum Ausgleich/Ersatz eines Eingriffs in Natur und Landschaft gepflanzt worden sind, wenn in diesem Verfahren die Baumschutzverordnung nicht gesondert zur Anwendung kommt (- hier kam).
Es werde um Überprüfung und ggf. Anpassung der Begründung in den entsprechenden Abschnitten (Bäume der Ausgleichsmaßnahme 2.4) gebeten.

Abwägung: Dieser Rechtsauffassung kann nicht gefolgt werden. Die Eingriffsregelung nach § 14ff BNatSchG und der Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG, ausgefüllt durch die Baumschutzverordnung, sind getrennte Regelungen und so auch zu behandeln. Der Begriff der „Ersatzpflanzungen im Sinne des § 6“ ist aus hiesiger Sicht nur auf Baumpflanzungen anzuwenden, die auf Rechtsgrundlage der Baumschutzverordnung angeordnet wurden.

Stellungnahme: Es werde um Überprüfung gebeten, ob eine mit der textlichen Festsetzung Nr. 7.1 zur Dachbegrünung korrespondieren Festsetzung zur Ausbildung von Dachflächen (- max. Neigung) geboten sei.

Abwägung: Festsetzungen zur Dachneigung können im Bebauungsplan nur aus stadtgestalterischen Gründen erfolgen, nicht aber auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB. Entsprechende Vorgaben sind aber auch nicht notwendig, um eine extensive Begrünung der Dachflächen abzusichern, weil die Verpflichtung unabhängig von der möglichen Dachform gilt. Wählt ein Bauherr kein flach geneigtes Dach für sein Vorhaben, hat dies nur zur Folge, dass die Baukosten steigen, weil sich die Dachbegrünung bei stärkerer Dachneigung schwerer verwirklichen lässt.

Bezirksamt Mitte – Straßen- und Grünflächenamt

Stellungnahme (zur Lärmproblematik): Die geplanten öffentlichen Straßen und Grünanlagen werden erheblich lärmbelastet sein; aus Richtung Westen durch den Schienenverkehrslärm der Bahn und aus Richtung Osten durch den Straßenverkehrslärm der Heidestraße. In der Begründung würden folgende höchste Beurteilungspegel für den Prognosefall genannt:

- entlang der Heidestraße 73 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts,
- in den von der Heidestraße abgehenden Abschnitten der Erschließungsstraßen die weniger als 20 m von der Heidestraße entfernt liegen; 70 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts,
- in der öffentliche Parkanlage (Nordhafenplatz) 70 dB(A) an der Heidestraße und 62 dB(A) an der PIanstraße 1.2 (bei Lärmabschirmung durch den langfristig geplanten Gebäuderiegel im Gewerbegebiet) ,
- in der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz im Süden des Plangebiets zwischen 56 und 60 dB(A) (bei Errichtung einer 5 m hohen und 225 m langen absorbierenden Lärmschutzwand zwischen öffentlicher Grünfläche und Bahnanlage)

Damit liege die Lärmbelastung der geplanten öffentlichen Straßen und Grünanlagen in weiten Teilen über den Schwellenwerten der Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (Lärmaktionsplan Berlin) und der ungestörten Kommunikation im Freien von 62

dB(A). Der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) werde flächendeckend überschritten.
Das SGA habe in den Bebauungsplanverfahren zur Europacity wiederholt zu Bedenken gegeben, dass durch die flächenhafte Verlärmung die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Straßen und Grünanlagen erheblich beeinträchtigt werde.

Abwägung: Bei der Beurteilung von Lärmimmissionen der festgesetzten Straßenverkehrsflächen ist zu berücksichtigen, dass die Planstraßen vorrangig Erschließungsfunktionen übernehmen, während für den Aufenthalt im Freien die nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen in den Blockinnenbereichen und die Platz- und Grünflächen vorgesehen sind.
Die Blockinnenbereiche verfügen dabei mit Lärmpegeln meist unter 50 dB(A) in dem für die Freiraumnutzung maßgeblichen Tagzeitraum über eine sehr gute Aufenthaltsqualität und auch in der südlichen Parkanlage wird durch die bahnbegleitende Lärmschutzwand eine Absenkung des Lärmpegels auf großflächig unter 60 dB(A) tagsüber und damit eine gute Aufenthaltsqualität und eine ungestörte Kommunikation gewährleistet.
Lediglich die Platzfläche im Norden des Plangebietes (die der aktuelle Bebauungsplanentwurf nicht mehr als Grünfläche sondern als Verkehrsfläche festsetzt) wird einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sein. Der gerichtlich bestätigte Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber wird jedoch auch hier nur auf wenigen Quadratmetern im unmittelbaren Nahbereich zur Heidestraße erreicht.
Insgesamt gesehen stehen den Bewohnern der künftigen Europacity westlich der Heidestraße verschiedene Grün- und Freiflächen für die Kurzzeit- und Feierabenderholung zur Verfügung, die individuell im Hinblick auf das gewünschte Nutzungsangebot und die Ruhebedürftigkeit ausgewählt werden können.

Stellungnahme zur Lärmschutzwand): Es sei gutachterlich festgestellt worden, dass die öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz ohne Lärmschutzmaßnahmen mit einem Lärmpegel bis zu 71 dB(A) belastet wäre. Mit der geplanten Lärmschutzwand könne der Lärmpegel auf 56 bis 60 dB(A) gesenkt werden. Damit wäre der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) jedoch weiterhin flächendeckend überschritten.
Daher werden seitens des SGA wirksamere Maßnahmen zur Lärmabschirmung bzw. ein größerer Abstand zu den Lärmquellen gefordert.

Abwägung: Die festgesetzte Mindesthöhe und das geforderte Schalldämm-Maß gewährleisten in der Parkanlage eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen (Schwellenwert 62 dB(A)) und berücksichtigen die geplante Unterbringung von Spielflächen für Kinder und Jugendliche, deren Nutzung ebenfalls mit nicht unerheblichen Geräuschen verbunden ist.
Die Forderung nach wirksameren Maßnahmen zur Schallabschirmung, die eine Einhaltung des in der DIN 18005-1 benannten Orientierungswertes für Parkanlagen von 55 dB(A) tagsüber garantieren, wird deshalb nicht als verhältnismäßig angesehen.
Außerdem wäre nach Auskunft der Schallgutachter eine Einhaltung des Zielwertes von 55 dB(A) auch mit einer deutlich höheren Lärmschutzwand nicht erreichbar, u. a. da die Wand den Straßenlärm nicht ausreichend abschirmen kann und auch der Schienenlärm aufgrund der Hinterstrahlung des nördlichen Wand-Endes sowie von Reflexionen an den künftigen Hausfassaden nicht unter einen hierdurch bestimmten Pegel abgesenkt werden kann.
Nicht zuletzt ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass durch die im innerstädtischen Bereich nutzungsbedingt vorhandene allgemeine Geräuschkulisse eine Einhaltung des Zielwertes von 55 dB(A) bei den meisten bestehenden und geplanten kleineren Grünflächen nicht gewährleistet werden kann, sie aber dennoch eine wichtige Funktion für die Kurzzeit- und Feierabenderholung im wohnungsnahen Umfeld erfüllen.

Stellungnahme: Teile der Lärmschutzwand lägen auf planfestgestellten Bahnflächen, für die mit TF 9.1. festgesetzt werden solle, dass ihre Realisierung erst nach Aufhebung des planfestgestellten Zwecks (Bau der S 21) erfolgen könne. Dieser Zeitpunkt werde nicht näher

bestimmt. Aufgrund des starken Schienenverkehrslärms sei die Lärmschutzwand jedoch Bedingung für den Bau des Spielplatzes (einziger öffentlicher Spielplatz im Plangebiet!) und der öffentlichen Parkanlage.
Daher solle die Lärmschutzwand nicht unter diese - zeitlich unbestimmte - aufschiebende Bedingung fallen. Das könnte durch Verschiebung der Lärmschutzwand bzw. Einschränkung der planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche erreicht werden. Dann wäre zumindest ein teilweiser Ausbau der Parkanlage vor Wohnungsbezug möglich, was vertraglich entsprechend zu regeln wäre.
Anderenfalls bestünden Bedenken zur Genehmigungsfähigkeit von Bauanträgen.
Die Frage, ob Bauanträge ohne Vorhandensein eines öffentlichen Spielplatzes und der öffentlichen Parkanlage genehmigt werden könnten; solle frühzeitig mit dem Bau- und Wohnungsaufsichtsamt geklärt werden.

Abwägung: Es trifft zu, dass die Parkanlage/Spielplatz einschließlich der Lärmschutzwand erst nach Freigabe der Baustelleneinrichtungsfläche S21 errichtet werden kann: Im Städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Lärmschutzwand die planungsrechtliche Voraussetzung für die Grünflächennutzung darstellt.
Dies ist insofern unproblematisch, als die eisenbahnrechtliche Planfeststellung als Baustelleneinrichtungsfläche voraussichtlich 2019 endet und eine frühere Aufnahme der Wohnnutzung im Plangebiet aufgrund des erforderlichen zeitlichen Planungs- und Realisierungsvorlaufs der Neubebauung unwahrscheinlich ist.
Da es sich bei den planfeststellungsbefangenen Flächen nicht um langfristige Restriktionen handelt, wird die vorgeschlagene Verschiebung der Lärmschutzwand als nicht sinnvoll erachtet, zumal dadurch öffentliche Flächen (zwischen Lärmschutzwand und Bahnanlagen) dauerhaft einer sinnvollen Nutzung entzogen würden.

Stellungnahme: Mit der textlichen Festsetzung Nr. 5.8 werde die Errichtung eines rund 225 m langen durchgehenden Lärmschutzbauwerks (Mindesthöhe von 5 m, Schalldämmung DLR von mindestens 25 dB, beidseitig hochabsorbierend) festgesetzt.
In der Begründung werde erläutert, dass das Lärmschutzbauwerk in Anlehnung an die "Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen" (ZTV-Lsw 06/14/) (d. h. Gruppe A3 oder Gruppe A4 gemäß ZTV-Lsw 06) ausgeführt werden müsse.
Zur konkreten Ausgestaltung des Lärmschutzbauwerks und die Berücksichtigung etwaiger Sicherheitsanforderungen würden bisher keine Aussagen gemacht.
Für verbindliche vertragliche Regelungen sei zumindest ein Vorentwurf erforderlich, der als Vertragsanlage beizufügen sei.

Abwägung: Die technische Ausgestaltung der Lärmschutzwand ist nicht bebauungsplanrelevant. Auf der Ebene der Bauleitplanung wird ein ausreichender Schutz angrenzender Nutzungen mit Angaben zur erforderlichen Fläche/Länge des Lärmschutzbauwerks, seiner Höhe und dem notwendigen Schalldämm-Maß dem Grunde nach gewährleistet.

Stellungnahme: Aus den vertraglichen Regelungen müsse eindeutig hervorgehen, dass dem Bezirk keine Kosten für die Herstellung der Lärmschutzwand entstehen und Verkehrssicherung und Unterhaltung für das Lärmschutzbauwerk nicht beim SGA liegen (AZG).
Die Lärmschutzwand sei in der Planzeichnung nicht als Teil der Parkanlage (grün) darzustellen, da sie nicht Bestandteil der künftigen Widmung als Grün- und Erholungsfläche werde.
Das SGA könne nur lastenfreie Grünflächen in sein Fachvermögen übernehmen.
Die Begründung sei hinsichtlich der Flächenbilanz der Grünanlagen entsprechend zu korrigieren.

Abwägung: Die Übernahme der Herstellungskosten der Lärmschutzwand durch die Grundstückseigentümer wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.
Die Festsetzung der Lärmschutzwand als Teil der öffentlichen Grünfläche soll beibehalten

werden; neben der Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes übernimmt die Wand auch die unter Sicherheitsaspekten notwendige Abgrenzung vor allem der Spielflächen.

Stellungnahme: Im Bodenbelastungskataster (BBK) werde das gesamte Plangebiet als Altlastenverdachtsfläche geführt. Das SGA weise nochmals darauf hin, dass es nur lastenfreie Flächen in sein Fachvermögen übernehmen könne.

Abwägung: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sofern ein Handlungserfordernis (z.B. Sanierungsbedarf) besteht, wird die Durchführung geeigneter Maßnahmen durch den Grundstückseigentümer vor Übergabe der betroffenen Grün- und Verkehrsflächen an die öffentliche Hand im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Stellungnahme: Für Vorhaben auf noch planfestgestellten Bahnflächen werde eine aufschiebende Bedingung ohne Terminsetzung festgesetzt.
Da sowohl Straßen- als auch Grünflächen betroffen sind, würde der Verzicht auf eine Terminsetzung die gesamtheitliche Entwicklung des Gebietes behindern. Für die bauordnungsrechtlich notwendige Erschließung der Bauvorhaben könnte das Straßennetz und das Netz von Ver- und Entsorgungsanlagen ggf. nicht termingerecht zur Baugenehmigung hergestellt werden.
Daher sollten Fristen für die Entlassung aus der Planfeststellung festgesetzt und dazu geeignete vertragliche Regelung getroffen werden.

Abwägung: Terminsetzungen zur Entlassung aus der Planfeststellung sind im Bebauungsplan oder im städtebaulichen Vertrag generell nicht möglich; dies obliegt allein der Planfeststellungsbehörde.
Im vorliegenden Fall ist die Entlassung aus der Planfeststellung abhängig von der Fertigstellung der Baumaßnahme S 21 und stellt aufgrund des absehbaren Zeithorizonts 2018/2019 kein Problem für die Umsetzung der Bebauungsplaninhalte dar.

Stellungnahme: Der Nordhafenplatz solle aus folgenden Gründen nicht als öffentliche Parkanlage, sondern als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden:

- Entsprechend seiner Funktion als zentraler grüngeprägter Platz mit Zugang zum künftigen S-Bahnhof sei erheblicher Fußgängerverkehr zu erwarten. Daher müsse der Platz beleuchtet, als Straßenverkehrsfläche für Fußgänger hergestellt und baulich unterhalten werden. Notwendig seien regelmäßige Straßenreinigungen durch die BSR und Winterdienst. Das sei nur bei einer Widmung als Straße, jedoch nicht bei einer Widmung als Grünanlage gewährleistet.
- Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme (Ersatzmaßnahmen für die planfestgestellte Ausgleichsfläche "Begrünung im Bereich des Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs" am Parkplatz des ehemaligen Hamburg-Lehrter Containerbahnhofs) könne nach Aussage von SenStadtUm auch auf einer Straßenverkehrsfläche erfolgen.
- Der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) werde flächendeckend überschritten (62 bis 70dB(A)), so dass der Erholungswert einer Grünanlage nicht gegeben sei.
- Die vorhandene planfestgestellte Regenwasserleitung sei ein Ausschlusskriterium für die Widmung als Grünanlage.
- Die Festsetzung als Grünanlage würde dazu führen, dass der Bezirk für die angrenzenden Verkehrsflächen straßenreinigungs- und schneeräumpflichtig werde.

Abwägung: Der Argumentation wird gefolgt und der Nordhafenplatz wird im weiteren Bebauungsplanverfahren als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z.B. in Form von Baumpflanzungen) sowie eine Begrünung von Teilflächen wird dadurch nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Stellungnahme: Das Ergebnis der in 2010 erfolgten Abstimmung zum Umgang mit den Bohrpfahlfundamenten der Kranbahn im Bereich der geplanten Straßen einschließlich erforderlicher Bürgschaften sei in den Vertrag aufzunehmen. Dazu werde der Aktenvermerk vom 03.05.2010 zum Umgang mit den Bohrpfahlfundamenten der Kranbahn beigefügt.
In diesem Vermerk werde auf die Zielstellung hingewiesen, nur lastenfreie Grundstücke in den Besitz des SGA Mitte zu übernehmen. Dies würde den kompletten Rückbau der Bohrpfähle bedingen. Da dies auf Grund der Abmaße der Bohrpfähle (22 m) wahrscheinlich unverhältnismäßig wäre, muss nach Kompromisslösungen gesucht werden. Dabei seien aus Sicht des Fachbereichs 4 zwei Varianten denkbar, um etwaigen Schaden vom Land Berlin abwenden zu können.

Abwägung: Im Ergebnis der Abstimmungen 2010 wurde die festgesetzte Straßenverkehrsfläche der Planstraße 1.2/1.3 im Bebauungsplan so angepasst (Verringerung der Straßenbreite), dass die westlichen Kranbahnfundamente nunmehr ausschließlich auf privaten Grundstücksflächen liegen. Die östlichen Kranbahnfundamente befinden sich ebenfalls überwiegend im Bereich der künftigen Baugrundstücke. Lediglich innerhalb der Platzfläche des Nordhafenplatzes, den querenden Planstraßen 2 und 3 und den parallel dazu verlaufenden Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung könnten sich punktuell Bohrpfahlfundamente befinden. Ihre Beseitigung bis in eine für die künftige Leitungsverlegung und das Anpflanzen von Bäumen relevante Tiefe wird mit dem Grundstückseigentümer vertraglich geregelt.

Stellungnahme: Es sei zu prüfen, ob die Straße überhaupt der öffentlichen Erschließung dient, oder ob sie nicht mit einer entsprechenden Baulasteintragung in Form eines Geh- Fahr und Leitungsrechtes für die Allgemeinheit als Privatstraße mit öffentlichen Verkehr im Besitz des Investors verbleiben kann. Zur Gewährleistung der Baufreiheit für etwaige zu errichtende Leitungen gem. DIN 1998 wären die Bohrpfähle in diesem Fall bis zu folgenden Tiefen - die von der Lage der zukünftigen Straße abhängig sind - abzubrechen.

a) Bohrpfähle, die sich im Gehwegbereich befinden = Abbruch der Fundamente der zukünftigen Straße bis 2,50 m unter GOK

b) Bohrpfähle, die sich im Bereich der Fahrbahn befinden = Abbruch der Fundamente der zukünftigen Straße bis 4,50 m unter GOK

Sofern eine Übernahme der Straße in den Besitz und die Baulast des SGA Mitte erfolgen soll, müsste der Investor zusätzlich zu dem vorstehend geforderten Abbruch der Fundamente vertraglich verpflichtet werden, die etwaigen Mehrkosten für eine notwendige Beseitigung der verbliebenen Gründungsbauteile zu übernehmen, wenn die Beseitigung innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren nach Übernahme des Grundstückes durch das SGA Mitte notwendig wird. Als Sicherheit hierfür ist eine entsprechende Bürgschaft zu hinterlegen.
Der genaue Vertragsinhalt wäre vom Rechtsamt zu prüfen. Darüber hinaus bedürften gem. Dienstanweisung Nr. 06/2009 alle dinglichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit Grundstücken grundsätzlich der Zustimmung der Amtsleitung.

Abwägung: Die geplanten Straßen im Plangebiet werden weiterhin als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. In Absprache mit dem Bezirksamt Mitte werden im städtebaulichen Vertrag Regelungen zur Beseitigung vorhandener Bohrpfahlfundamente bis in die benannten Tiefen getroffen.

Stellungnahme: Neben den einmaligen Herstellungskosten, die vertraglich zu regeln seien, entstehen dem Bezirkshaushalt dauerhafte Mehrausgaben für die Unterhaltung der zukünftigen Straßen- und Grünflächen und höhere personalwirtschaftliche Aufwendungen.
Diese zusätzlichen Sach- und Personalleistungen müssten für den Bezirkshaushalt ausgeglichen werden.

Abwägung: Fragen der Unterhaltung von Grün- und Verkehrsflächen sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren zu klären. Der diesbezügliche finanzielle und personalwirtschaftliche Mehrbedarf wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Bisher könnten vom SGA nur Hinweise zu den Vertragsentwürfen (städtebaulicher Vertrag) gegeben werden, da die Planunterlagen vollumfänglich erst in dieser TÖB zur Stellungnahme vorgelegt wurden.
Für eine verbindliche Stellungnahme zu den Vertragsentwürfen sei die Vorlage der aktuellen Vertragsentwürfe erforderlich.
Es werde vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Kostenübernahme für eine Bauherrenvertretung bei den Baumaßnahmen für die künftigen öffentlichen Flächen (Straße und Grün) vertraglich geregelt werden müsse.

Abwägung: Zum städtebaulichen Vertrag erfolgte ein gesondertes Beteiligungsverfahren, in das auch das SGA des Bezirks Mitte einbezogen wurde.

Ergebnis der Behördenbeteiligung

Im Ergebnis der Auswertung der im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahmen, wurde eine Festsetzung des so genannten „Nordhafenplatzes“ als öffentliche Grünfläche zugunsten einer Festsetzung als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ aufgegeben. Außerdem wurde ein Hinweis zur notwendigen Berücksichtigung der Belange der Luftfahrt aufgrund der Lage im Bauschutzbereich des Flughafens Tegel aufgenommen.

Weitere Änderungen der Planzeichnung sowie der textlichen Festsetzungen ergaben sich durch die Anpassung der Bebauungsplanfestsetzungen an das Ende 2015/Anfang 2016 überarbeitete städtebauliche Konzept und im Ergebnis des neuen Schallschutzgutachtens sowie der aktualisierten Verkehrsprognose.

Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend angepasst sowie an weiteren Stellen redaktionell ergänzt und überarbeitet.

V.10 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplans 1-62a vom 27. Mai 2016 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin am 27. Mai 2016, Seite 1101, mit Begründung (einschließlich Umweltbericht) und den relevanten Fachgutachten und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 6. Juni bis einschließlich 6. Juli 2016 im Dienstgebäude der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin - öffentlich ausgelegen. Auf die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde zusätzlich durch amtliche Anzeige am 3. Juni 2016 in drei Berliner Tageszeitungen („Berliner Morgenpost“, „Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“) hingewiesen. Die Bekanntmachung enthielt auch Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind.

Zusätzlich wurden Plan und Materialien während des Offenlagezeitraums auch auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bereitgestellt. Die entsprechenden Seiten wurden rund 1.800mal aufgerufen. Ergänzend zu schriftlichen Stellungnahmen wurde die Möglichkeit angeboten, sich direkt per E-Mail zu äußern.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind über die öffentliche Auslegung unterrichtet worden (siehe auch V.11).

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gingen vier (schriftliche) Stellungnahmen zum Bebauungsplanentwurf ein. Die Stellungnahmen finden - thematisch zusammengefasst - nach Abwägung aller Belange wie folgt Berücksichtigung:

Art der baulichen Nutzung

Stellungnahme: Da in Berlin mehr Wohnungen als Büros gebraucht würden, die in vielen Teilen der Stadt leer stünden, solle man den nördlichen Bereich des Bebauungsplangebietes als Mischgebiet und nicht als Gewerbegebiet ausweisen.
Generell könne man die Gewerbegebiete an der Westseite des Bebauungsplanes als Mischgebiete entwickeln und durch eine intelligente Gebäudeaufteilung dafür sorgen, dass die Wohnungen auf der Ostseite der Gebäude liegen und somit vor Schall und Lärm geschützt seien.

Abwägung: Eine weitere Erhöhung des Wohnanteils auf den Bauflächen westlich der Heidestraße wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mehrfach geprüft, kann aber vor allem unter Immissionsschutzaspekten nicht umgesetzt werden.
Die beabsichtigte durchgehende Riegelbebauung mit einzelnen Hochpunkten in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 bietet kaum Möglichkeiten für die Unterbringung von lärmgeschützten Wohnungen.
Im Ergebnis der Schallschutzgutachten sind die hohen Lärmbelastungen durch den Schienenverkehrslärm nicht auf die bahnzugewandten Fassaden beschränkt, sondern betreffen auch die seitlich zu den Bahnanlagen hin ausgerichteten Außenwände. Gleichzeitig ist auch die Lärmbelastung in der Planstraße 1.2 bzw. 1.3 infolge des gebietsinternen Verkehrs, der sich auch aus der gewerblichen Nutzung im Mischgebiet ergeben kann, zu hoch, um vor allem im Nachtzeitraum die nötige Wohn- bzw. Schlafruhe zu gewährleisten.
Ein ausreichender Schallschutz im Sinne lärmrobuster Baustrukturen (mindestens eine ruhige Wohnungsseite), lässt sich im Plangebiet 1-62a somit nur über die Ausbildung allseitig geschlossener Blockinnenbereiche gewährleisten, welche zumindest in den Gewerbegebietsteilen GE 2.1 und GE 2.2 aufgrund der geringen Baugebietstiefe zwischen der Planstraße 1.2/1.3 und den Bahnanlagen nicht realisierbar ist. Eine größere Baugebietstiefe im Gewerbegebiet durch Verlegung bzw. Verschwenkung der gebietsinternen Erschließungsstraße ist ebenfalls nicht möglich, da diese die gleichen Probleme für die Bauflächen entlang der Heidestraße hervorrufen würde.

Vorbehalte gegenüber einer Wohnnutzung im Nahbereich der Bahnanlagen bestehen darüber hinaus auch aus Sicht des Erschütterungsschutzes. Ein Ende 2013 erstelltes Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass vor allem Güterzugrangierfahrten auf den HuL-Gleisen zu Einzelereignissen mit hohen Erschütterungsmaximalpegeln führen können, welche deutlich über der Fühlbarkeitsschwelle liegen und nachts den oberen Anhaltswert der DIN 4150 überschreiten. Die Gutachter sehen die Bauflächen im Nahbereich der Bahnanlagen (< 40 m) deshalb als eher ungeeignet für Wohnungen und schwingungssensible gewerbliche Nutzungen (z.B. Labore mit sensibler Sensorik) an.

Nicht zuletzt widerspricht eine weitere Erhöhung des Wohnanteils auch den Planungszielen auf gesamtstädtischer Ebene, die durch den Flächennutzungsplan vorgegeben und im Masterplan Heidestraße konkretisiert werden. Im Flächennutzungsplan ist die Europacity (mit Ausnahme der südlichen Flächen am Hauptbahnhof) als gemischte Baufläche M 2 dargestellt. Daraus sind die in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-92VE vorgesehenen Baugebiete (Wohngebiet, Mischgebiet, eingeschränktes Gewerbegebiet und Sondergebiet „Nahversorgung, Wohnen und gewerbliche Nutzung“) entwickelbar, wenn im Gesamtgefüge der Charakter einer gemischten Baufläche erhalten bleibt. Da auf den Bauflächen östlich der Heidestraße bereits vorwiegend Wohnnutzungen geplant sind, erfolgt die Festsetzung von Gewerbegebieten im Bebauungsplan 1-62a auch im Sinne dieses Entwicklungsgrundsatzes.

Stellungnahme: Man weise darauf hin, dass das Grundstück Heidestraße 46 – 52 seit mehr als 30 Jahren als Gewerbehof betrieben werde und damit im Prinzip eine Enklave inmitten der Bahnbrachen darstelle. Auch in Zukunft sei beabsichtigt das Grundstück weiterhin hauptsächlich gewerblich-kulturell zu nutzen. Geplant sei unter anderem ein Konzertsaal verbunden mit entsprechendem nutzungsorientiertem großflächigem Einzelhandel. Ursprünglich sei das Grundstück vom Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 erfasst gewesen und befinde sich nach der Aufteilung dieses Bebauungsplans nunmehr im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs 1-62a. Der Bebauungsplan 1-62a erweise sich – was die Festsetzung von Flächen für die soziale Wohnraumförderung im Mischgebietsteil MI 4.2 angehe – als rechtsfehlerhaft und unabgewogen (Abschnitt III.3.1.5).
Im Gegensatz zum Bebauungsplan 1-62 sehe der Bebauungsplan 1-62a vor, dass im Mischgebietsteil MI 4.2 - in welchen das Grundstück Heidestraße 46 - 52 liegt - Wohngebäude mit einem förderfähigen Wohnungsanteil von mindestens 25 % errichtet werden müssten. Die Begründung zum Bebauungsplan 1-62a schließe hierbei ausdrücklich das Grundstück Heidestraße 46-52 mit ein. Eine wägende Auseinandersetzung mit den betroffenen Belangen der Grundstückseigentümerin - wie etwa Wertverlust des Grundstücks, erschwerte Vermarktbarkeit und Entwicklungsmöglichkeit, bereits bestehende gewerbliche Nutzung sowie daraus resultierende Eingriffe in das Eigentum und den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb - fänden hierbei nicht statt.

Eine Änderung der seit Jahren bestehenden gewerblichen Nutzung zur Verpflichtung, mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum zu schaffen, wäre darüber hinaus jedoch auch gar nicht notwendig. Denn betrachte man das Plangebiet, das dem Bebauungsplan 1-62a zugrunde liegt, so falle auf, dass sich der nördliche Teil des Plangebiets (also die Flächen nördlich gelegen des MI 4.1, einschließlich MI 4.1) deutlich vom südlichen Teil des Plangebiets (also die Flachen nördlich der Döberitzer Straße, einschließlich MI 4.2) unterscheide. Während der nördliche Teil des Plangebiets brach liege, werde der südliche Teil seit Jahren gewerblich genutzt. Wie die Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62a selbst anführe, haben sich im Süden des Plangebietes kulturelle Nutzungen angesiedelt. Die Heidestraße 46-52 habe sich zu einem Standort für kreative Nutzungen mit zahlreichen Galerien, Ateliers und Architektenbüros entwickelt. Damit komme dem südlichen Teil - ebenfalls aufgrund seiner Nähe zum Hamburger Bahnhof und dem "Kunst-Campus" - ein ganz anderer Charakter als dem nördlichen Teil des Plangebiets zu. Dies zeige sich auch in den Ausweisungen des Bebauungsplans 1-62a. Während der nördliche Teil durch Baulinien und Baugrenzen sowie eine gewisse Blockstruktur ausgewiesen sei, finden sich im südlichen Teil solche Ausweisungen nicht wieder. Der brachliegende, nördliche Teil erfordere also eine komplett neue Bebauung, wohingegen der südliche Teil bereits ein bestehendes Gebiet mit bestehender Gebäudenutzung darstelle und damit bereits bestandsgeprägt sei. Sofern der Bebauungsplan 1-62a daher soziale Wohnraumförderung zum Ziel habe, könne dieses Ziel in ausreichendem Maße dadurch umgesetzt werden, dass der nördliche Teil- der ohnehin neu entwickelt und bebaut werden müsse und daher erhebliches Wohnungsbaupotenzial aufweise - für die Schaffung von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum herangezogen werde. Die südlichen Flächen seien demgegenüber - aufgrund ihrer Lage und bestehenden Gebäudenutzung - viel besser dafür geeignet, die Aspekte Kultur und Arbeiten weiter auszubauen. Denn auch diese seien nach der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62a Ziele des Bebauungsplans. Das übergeordnete Ziel, ein gemischt genutztes Stadtquartier entstehen zu lassen, würde damit in seiner Gesamtheit ebenfalls erreicht werden.

Abwägung: Das Grundstück Heidestraße 46-52 wird im Bebauungsplan in Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und unter Berücksichtigung der bestehenden Eigenart der näheren Umgebung – wie auch die angrenzenden Grundstücke – als Mischgebiet festgesetzt. Das Grundstück Heidestraße 46-52 ist im Gegensatz zu den bereits bebauten Einzelgrundstücken an der Heidestraße verhältnismäßig groß, so dass der Gebietscharakter eines

Mischgebietes auch hier zu wahren ist und nicht – wie vom Einwender vorgebracht – für die Wahrung der Zweckbestimmung erst weitere Grundstücke im Norden des Baugebietes zu berücksichtigen wären und das Grundstück insgesamt einer gewerblichen Nutzung vorbehalten bleiben soll oder kann.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine Festsetzung des Grundstücks als Mischgebiet bereits zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens, d.h. vor Aufteilung des ursprünglichen Bebauungsplans 1-62 im Jahr 2012, Gegenstand der Festsetzungen war.

Die Festsetzungen zur sozialen Wohnraumförderung reflektieren zwar grundsätzlich auf der Ebene des Bebauungsplans die Erfordernisse des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung als Leitlinie für den Abschluss städtebaulicher Verträge in Berlin. Danach soll bei der Entwicklung neuer Wohngebiete – auch als Teil von Misch- oder Kerngebieten – ein verbindlicher Anteil an mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen (25%) vereinbart werden. Die Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB ist aber auch zu treffen, wenn unabhängig, ob es zu einem Vertragsabschluss im Sinne des Berliner Modells kommt, ein städtebauliches Erfordernis dafür besteht. In Berlin sind aufgrund der verstärkten Nachfrage nach Wohnraum vor allem die Wohnbedürfnisse schwacher Bevölkerungsgruppen und die Schaffung sozial stabiler Bewohnerstrukturen unter Berücksichtigung einer sozialen Durchmischung der Bevölkerung als erheblichen öffentlichen Belang zu berücksichtigen. Das gilt insbesondere auch für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers, wie hier der Europacity. Dabei soll der in den in § 1 Absatz 5 BauGB formulierten Grundsatz, dass Bebauungspläne eine sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten sollen, beachtet werden. Im Sinne der Gleichbehandlung aller Grundstückseigentümer wird deshalb die Verpflichtung zur Errichtung von förderfähigen Wohnungen für alle Grundstücke mit Neubaupotenzialen bzw. Umnutzungspotentialen festgesetzt. Ausgenommen werden nur die bereits bebauten Einzelgrundstücke Heidestraße 45, 53, 53A, 54 und das Eckgrundstück Heidestraße 55/Döberitzer Straße 1 aufgrund ihrer Kleinteiligkeit und bereits bestehenden Wohnnutzung.

Rechtsfolge der Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB ist, dass auf diesen Flächen nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die die Anforderungen der entsprechenden gebäudebezogenen Fördervoraussetzungen erfüllen. Wohngebäude, die auf dieser Fläche errichtet werden, unterliegen der Bindung nach dem Wohnraumfördergesetz jedoch nur, wenn die Fördermittel der sozialen Förderung auch in Anspruch genommen werden. Demnach sind auf den festgesetzten Flächen auch solche Wohngebäude zulässig, die ohne Inanspruchnahme von Mitteln des sozialen Wohnungsbaus freifinanziert werden, wenn sie denn die gebäudemäßigen Voraussetzungen für die soziale Wohnraumförderung erfüllen. Ein Gebäude ist schon dann als Wohngebäude im Sinn von § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB anzusehen, wenn es auch dem Wohnen dient und wenn die Wohnnutzung im Verhältnis zu den anderen Nutzungen nicht nur von untergeordneter Bedeutung ist. Das bedeutet, dass ggf. in diesem Sinne auch kulturelle oder gewerbliche Nutzungen, soweit sie das Wohnen nicht wesentlich stören, ergänzend zulässig sind.

Die bestehende gewerbliche Nutzung des Grundstücks Heidestraße 46 – 52 hat Bestandsschutz; insofern findet ein Eingriff in die ausgeübte gewerbliche Nutzung nicht statt. Die weitere Entwicklung und Vermarktung der Flächen ist aber künftig nur im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans möglich, d.h. gewerbliche Nutzungen sind entsprechend der Zweckbestimmung eines Mischgebietes zulässig, ebenso Anlagen für kulturelle Zwecke – wie vom Einwender beabsichtigt. Der Bebauungsplan eröffnet zudem zusätzliche, auch wirtschaftlich interessante Nutzungsmöglichkeiten, da die Realisierung einer Wohnnutzung nach geltendem Planungsrecht bisher nicht möglich ist.

Der Vorwurf eines Wertverlustes infolge der Festsetzungen des Bebauungsplans wird nicht geteilt. Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB halten sich im Rahmen der Sozialbindung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Entschädigungsansprüche nach § 40 BauGB drängen

sich dem Plangeber aber auch hier nicht auf. Gegenüber dem geltenden Planungsrecht, das für das ursprüngliche Grundstück Heidestraße 46 – 52 (Flurstück 52/1) durch die Regelungen des Baunutzungsplans bestimmt wird, ermöglicht der Bebauungsplan neben der Änderung der Art der Nutzung eine deutlich höhere Ausnutzbarkeit des Grundstücks. Der bisherigen Zulässigkeit von umgerechnet etwa 15.200 m² Geschossfläche (60.825 m³ Baumasse) steht im Bebauungsplan eine Zulässigkeit von 27.878 m² Geschossfläche gegenüber.

Maß der baulichen Nutzung, Gebäudehöhen, Bauweise

Stellungnahme: Der Bebauungsplan 1-62a erweise sich, was das Maß der baulichen Nutzung angeht, als rechtsfehlerhaft und unabgewogen. Es fehle an einer ausreichenden Begründung weswegen die Geschossflächenzahl (GFZ) und die Anzahl der Vollgeschosse auf allen Teilflächen mit Ausnahme des MI 4.2 (GFZ 3,3 / VI) deutlich erhöht wurden (GFZ von 3,3 auf 3,9 bis 5,2 / Anzahl der Vollgeschosse von VI auf abschnittsweise VII und X im MI und SO sowie von VII-XVII auf V-XXIII im GE). Damit liege eine Ungleichbehandlung des Gebietes MI 4.2 im Vergleich zu den anderen Gebieten vor. Städtebauliche Gründe, die eine solche Ungleichbehandlung rechtfertigen würden, seien nicht ersichtlich. Im Gegenteil erscheine es nicht nachvollziehbar, gerade die historisch gewerblich vorgeprägten Flächen gegenüber den neu zu entwickelnden Flächen zurückzuzonen. Es dränge sich der Eindruck auf, dass hier weniger städtebauliche Belange als die wirtschaftlichen Interessen von Dritteigentümern für die planerische Entscheidung maßgeblich waren.
In Anlehnung an die Nachbargebiete sollten daher die Geschossflächenzahl und die Anzahl der Vollgeschosse für MI 4.2 ebenfalls erhöht werden (so etwa GFZ auf 4,3 und Anzahl der Vollgeschosse auf VII). Dies ist insbesondere auch unter dem Aspekt sinnvoll, dass ein städtebaulich ohne weiteres zu bewältigender Verdichtungsbedarf bestehe.

Abwägung: Der auf Grundlage des Masterplans erarbeitete städtebauliche Entwurf wurde seit 2009 stetig weiterentwickelt und berücksichtigt den seither stark angewachsenen Wohnungsbedarf und den zunehmend angespannten Markt für innenstadtnahe Büroflächen. Die mit der Konzeptüberarbeitung ermöglichte Unterbringung von zusätzlichen Wohnungen und Büroflächen im Plangebiet ging mit einer Erhöhung des Maßes der baulichen Nutzung einher. Nicht alle Flächen des Plangebietes sind aber gleichermaßen für diese Nachverdichtung geeignet.

Im Mischgebietsteil MI 4.2 sprechen vor allem verkehrliche Gründe gegen ein mit den übrigen Mischgebietsteilen vergleichbar hohes Nutzungsmaß. Gleichwohl ermöglicht der Bebauungsplan auch hier gegenüber dem geltenden Planungsrecht (Baunutzungsplan) ein deutlich höheres Maß der baulichen Nutzung und es erfolgt keine „Zurückzonung“ des vorhandenen zulässigen Nutzungsmaßes.

Im MI 4.2 kann aufgrund der Grundstückszuschnitte die Erschließung lediglich eingeschränkt über die Heidestraße und über die Döberitzer Straße erfolgen. Eine Zufahrt unmittelbar von der Heidestraße aus ist aus Richtung Norden über die bestehenden Einfahrten möglich; eine Abfahrt vom Grundstück nur in Richtung Süden. Die Anlage einer Überfahrt durch den Mittelstreifen der Heidestraße – zur Ermöglichung einer direkten Anfahrt aus Richtung Süden bzw. Abfahrt nach Norden – wurde im Rahmen der Ausbauplanung geprüft, aber als nicht umsetzbar verworfen.
Bei der B 96 handelt es sich um eine Bundesfernstraße mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen. Abbiegende Fahrzeuge müssten auf der linken Spur halten, um bei einer Lücke des entgegenkommenden Verkehrs über die Gegenfahrbahn auf das Grundstück Heidestraße 46 – 52 einbiegen zu können. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses (Staubildung) ausgeschlossen; die Anlage einer gesonderten Abbiegespur aus Platzgründen nicht möglich.
Fahrzeuge von oder zum Grundstück Heidestraße 46 – 52 müssen deshalb bis zur nächsten Lichtsignalanlage – in einer Entfernung von 120 bis 140 m südlich bzw. nördlich Ihres

Grundstücks – fahren und in die Gegenrichtung wechseln. Die Kapazitäten hierfür sind begrenzt.
Auch bei der Zufahrt Döberitzer Straße handelt es sich um eine nicht signalisierte Einmündung mit nur eingeschränkten Abbiegebeziehungen. Ein Linksabbiegen ist nur zur Einfahrt in die Döberitzer Straße zulässig und muss im Schatten einer über den nördlichen Knotenarm führenden Fußgänger-LSA erfolgen. Die Ausfahrt aus der Döberitzer Straße ist nur in Richtung Süden möglich. Die Verkehrsabwicklung über die Döberitzer Straße ist zusätzlich durch deren künftige Funktion als Grünverbindung/überörtliche Fuß- und Radwegeverbindung beschränkt und wird daher als Verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.
Eine Anbindung des Grundstücks Heidestraße 46 – 52 über die rückwärtig angrenzende Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrbereich von der Planstraße 3 aus, ist zum Schutz der angrenzenden Grünfläche ebenfalls nicht möglich (siehe Abwägung zum Punkt verkehrliche Belange).

Stellungnahme: Es fehle an einer nachvollziehbaren Begründung für die Begrenzung der Höhe der Vollgeschosse für Bürogebäude auf 4,50 m bzw. 3,70 m (Abschnitt III.3.2.5). Soweit der Bebauungsplan das Ziel verfolge, ein ruhiges und einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, sei es ausreichend, die Anzahl der Vollgeschosse festzulegen. Darüber hinaus jedoch zusätzlich noch die Höhe der Vollgeschosse zu regeln, sei nicht mehr nachvollziehbar - insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass der ursprüngliche Entwurf zum Bebauungsplan 1-62 solche Vorgaben nicht enthalten hätte. Die Festlegung der Höhe der Vollgeschosse stelle damit eine Einschränkung der Gestaltungsfreiheit der Grundstückseigentümerin Heidestraße 46 – 52 dar. Dies sei im vorliegenden Fall insbesondere deshalb relevant, weil die auf dem Grundstück angestrebte Intensivierung kultureller Nutzungen mit Ausstellungs- und Veranstaltungsräumen auf größere Deckenhöhen angewiesen sei.

Abwägung: Die Höhenentwicklung der Bebauung im Plangebiet wird durch die Festsetzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie von Gebäudehöhen (Oberkanten baulicher Anlagen) geregelt. Ergänzend getroffene Festsetzungen zur Mindestzahl von Vollgeschossen und/oder zur Mindesthöhe für die Oberkante baulicher Anlagen sind aus Lärmschutzgründen erforderlich.
Eine Begrenzung der Höhe einzelner Vollgeschosse wird im Bebauungsplan dagegen nicht festgesetzt; das wäre mangels Rechtsgrundlage auch nicht zulässig. Bei Einhaltung der maximal zulässigen Gebäudehöhe (im hier maßgeblichen Mischgebietsteil MI 4.2 58,0 m über NHN bzw. umgerechnet 23,5 m über Gelände), können – ggf. unter Verzicht auf die Ausnutzung der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse – auch deutlich überhöhte Vollgeschosse (z.B. für die benannten Ausstellungs- und Veranstaltungsräume) realisiert werden.
Die im Abschnitt III.3.2.5 der Begründung benannten Geschosshöhen in Bürogebäuden bildeten im Rahmen der Abwägung lediglich die rechnerische Grundlage für die Höhenfestsetzungen.

Stellungnahme: Aus der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62a werde nicht ersichtlich, warum hinsichtlich der Festsetzung einer geschlossenen Blockrandbebauung - im Gegensatz zum Bebauungsplanentwurf 1·62 - nunmehr keine Ausnahme nach § 22 Abs. 2 BauNVO zulässig sein solle (Abschnitt III.3.3.4). Gerade aufgrund des Gebäudebestandes im südlichen Teil des Plangebiets und insbesondere des MI 4.2, sei eine generell geschlossene Bauweise auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 nicht sinnvoll. Sie führe zu einer unzumutbaren Verschattung von Büro- und Gewerbeflächen. Daher sollte zumindest ein sogenannter "innerer Abstand" zulässig bleiben, den § 22 Abs. 3 BauNVO auch ermöglicht.

Abwägung: § 22 Abs. 2 BauNVO ist nicht einschlägig, da diese Vorschrift die offene Bauweise definiert. Der Bebauungsplan setzt auch für das Grundstück Heidestraße 46-52 gemäß § 22 Abs. 3 BauNVO geschlossene Bauweise fest.

Soweit § 22 Abs. 3 BauNVO, auf den im Folgenden Bezug genommen wird, fordert, dass in der geschlossenen Bauweise Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden, es sei denn, dass die vorhandene Bebauung eine Abweichung erfordert, handelt es sich bei der Einschränkung um die unmittelbare und ausschließliche Rechtsgrundlage für mögliche Abweichungen. Diese sind nicht etwa ausgeschlossen, wobei aber die Voraussetzung, nämlich das städtebauliche Erfordernis, gegeben sein muss. Dies ist z.B. der Fall, wenn auf Nachbargrundstücken Grenzbebauungen mit (zulässigen) Fenstern vorhanden sind. Im vorliegenden Fall ist ein entsprechender Ausnahmetatbestand nicht gegeben. Sowohl an der südlichen Grenze des Grundstücks Heidestraße 45 als auch an der nördlichen Grenze zum Grundstück Heidestraße 53 sind fensterlose Brandwände vorhanden, die ein Anbauen problemlos ermöglichen.
Weil mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise eine innenstadttypische Blockrandbebauung angestrebt wird und sie gleichzeitig wichtige Immissionsschutzwirkungen für die Blockinnenbereiche übernimmt, widerspricht auch ein sogenannter "innerer Abstand" (bei dem die Gebäude zwar ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden, dazwischen aber – auf dem eigenen Grundstück – eine Gebäudelücke verbleibt) den grundlegenden Planungszielen.
Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine geschlossene Bauweise bereits zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens, d.h. vor Aufteilung des ursprünglichen Bebauungsplans 1-62 im Jahr 2012 Gegenstand der Festsetzungen war.

Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen

Stellungnahme: Die öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz, die im Süden des Plangebiets als Ersatzmaßnahme für die überbaute alte Ersatzmaßnahme aus den „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“ angelegt wird, lehne man ab. Sie solle unbedingt als Ruderalfläche für den Biotopverbund erhalten bleiben. Dann wäre auch die Anlage des Lärmwalls nicht mehr nötig. Angeblich werde trotz Lärmschutzwall der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) weiterhin flächendeckend überschritten.
Ein Erhalt bzw. die Entwicklung eines ruderalen Biotopstreifens mit natürlichen Kraut- und Staudenfluren sowie Trocken- und Magerrasen würde sich sehr positiv auf die Stechimmen-, Laufkäfer- und Spinnenfauna auswirken, die im Plangebiet in hoher Artenzahl und mit vielen Rote-Liste Arten vorkommen. Neu angelegte trockenwarme Offenflächen mit Pioniervegetation können von den Bienen- und Wespenarten schnell besiedelt werden Für die innerstädtische Biodiversität sind solche trockenen Restflächen entlang von Bahnanlagen von unschätzbarem Wert. Auch in Anbetracht der Tatsache, dass ein Erhalt der rund 1.150 m² großen, gesetzlich geschützten Silbergrasflur im Baugebiet nicht gelungen ist, wäre hier die Chance ein entsprechendes Biotop zu schaffen.
Bei der Anlage von Ziergrün sei nur der Erhalt von anspruchslosen „Allerweltsarten“ möglich, die gefährdeten und geschützten Arten werden im Gebiet nicht mehr vorkommen.
Die Lage des Spielplatzes sei ohnehin auf Grund der geringen Aufenthaltsqualität der Fläche durch Bahnlärm sehr ungünstig, was auch von einigen einwendenden Behörden (Straßen- und Grünflächenamt Bezirk Mitte) bei der frühzeitigen Beteiligung kritisiert wurde.

Abwägung: Die Anlage einer öffentlichen Grünfläche im fraglichen Bereich ist für die Versorgung des Plangebiets mit wohnungsnahen Parkanlagen und öffentlichen Kinderspielplätzen entsprechend den Zielen des Landschaftsprogramms erforderlich. Die lagebedingten Einschränkungen der Aufenthaltsqualitäten durch Bahnlärm, werden durch die Errichtung einer Lärmschutzwand weitgehend kompensiert.
Insgesamt gesehen, ist die Fläche im Ergebnis der Abwägung aller Belange unverzichtbarer Bestandteil des künftigen Netzes von öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen. Die damit einhergehenden nutzungsstrukturellen Anforderungen, lassen die Entwicklung ruderaler Biotopstrukturen mit natürlichen Kraut- und Staudenfluren sowie Trocken- und Magerrasen auf diesen Flächen nicht zu.

Stellungnahme: Indem der Bebauungsplan 1-62a hinsichtlich der Verpflichtung zu Baumpflanzungen nicht ausreichend die Bestandsprägung der Flächen in MI 4.2 berücksichtige und eine wägende Auseinandersetzung mit den betroffenen Belangen der Grundstückseigentümer dieser Flächen nicht stattfände, sei er unter diesem Aspekt rechtsfehlerhaft (Abschnitt III.3.6.3). Denn gerade die gewerbliche Nutzung der südlichen Flächen und damit der durchaus bestehende Unterschied zu einer Wohnnutzung mache es erforderlich, sich mit der Frage der Notwendigkeit von Baumpflanzungen differenziert auseinanderzusetzen. Bei Grundstücken, die gewerblich genutzt werden, stehe die Wohnqualität nicht an erster Stelle. Eine Bepflanzungsverpflichtung werde regelmäßig jedoch deswegen festgesetzt, um die Wohnqualität zu verbessern. Sofern es sich also um gewerblich geprägte Flachen handele. sollte eine Ausnahme von der Bepflanzungsverpflichtung in den Bebauungsplan 1-62a aufgenommen werden.

Abwägung: Die gewünschte Ausnahme von der Verpflichtung zu Baumpflanzungen auf den bestandsgeprägten Flächen im MI 4.2 wird im Bebauungsplanentwurf bereits berücksichtigt. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 7.3 gilt die Verpflichtung zu Baumpflanzungen im Mischgebiet nicht für die Grundstücke Heidestraße 45 – 55. Damit wird die Bestandsprägung dieser Grundstücke ausreichend berücksichtigt. Im Abschnitt III.3.6.3 werden diesbezügliche Aussagen ergänzt.

<u>Biotop- und Artenschutz, Versiegelung, Eingriffsbilanz</u>

Stellungnahme: Das gesamte B-Plangebiet sei auf Grund des Artenreichtums der Ruderalfluren mit ihrer hohen Zahl an Rote-Liste-Arten und der Tatsache, dass es große innerstädtische Ruderalstandorte kaum noch gebe, von hohem Wert für die Stadtnatur. Die geplante Bebauung stelle (wie auch der abgetrennte B-Plan 1-62b östlich der Heidestraße) einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Der Umweltbericht belege, dass Flora, Fauna, Boden, Wasserhaushalt und Klima in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Selbst die unversiegelt bleibenden Teilflächen innerhalb der Baugebiete im Umfang von rund 17.500 m² werden ausschließlich als Ziergrün gestaltet und vernichten noch den letzten Rest der wertvollen Spontanvegetation.
Die Auswirkungen der dichten Bebauung und maximalen Versiegelung auf die Schutzgüter Flora, Fauna, Boden, Klima und Landschaftsbild seien erheblich und müssten unbedingt ausgeglichen werden. Dass aufgrund bestehenden Planungsrechts die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausgeglichen würden, könne nicht akzeptiert werden.

Abwägung: Die Anforderungen an den Ausgleich richten sich nach § 1a Abs. 3 BauGB. Darüber hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen sind nicht planungsrechtlich begründbar und auch nicht Ziel der Planung. Es ist aber anzumerken, dass auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen zum besonderen Artenschutz und zu gesetzlich geschützten Biotopen, die nicht der Abwägung unterliegen, im Bereich Biesenhorster Sand auf einer Fläche von 6 ha bereits Ersatzmaßnahmen durchgeführt und 2014 vom Land Berlin als Ausgleichsmaßnahme anerkannt wurden.

Stellungnahme: Die Einschätzung, dass ein Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich sei, da die bei Realisierung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe bereits vorher zulässig waren, werde kritisiert. Es gäbe keine Auskunft darüber, was vorher zulässig gewesen wäre. Bei einem Großteil der Flächen des Geltungsbereichs handele es sich um ehemalige Bahnbetriebsflächen, die nach dem Freistellungsbescheid planungsrechtlich neu zu beurteilen seien. Es werde nicht offen gelegt, welcher Maßstab der zulässigen Bebauung zu Grunde gelegt wird. Die umgebende Bebauung sei sehr heterogen, aber in jedem Fall viel weniger dicht und hoch und von kleinen Grünflächen durchsetzt.
Außerdem übersteige das geplante Maß der baulichen Nutzung (laut Begründungstext) bezüglich der Baudichte das nach Planungsrecht zulässige Maß um das 2- bis 3-fache. Insbesondere die Schutzgüter Klima und Landschaftsbild würden so in weit höherem Umfang be-

einträchtigt als nach bestehendem Planungsrecht möglich wäre. Die hohe Baudichte mit 6- bis 10-geschossigen und sogar einem 13-geschossigem Gebäude bewirke starke Eingriffe in das Schutzgut Klima und das Landschaftsbild.

Abwägung: Die Angaben zur planungsrechtlichen Zulässigkeit ohne den vorliegenden Bebauungsplan richten sich nach dem aktuellen Planungsrecht. Dieses wird zutreffend in Kapitel I.4.2 der Begründung erläutert. Die geringere Dichte und Höhe der umgebenden heterogenen Bebauung wird dabei berücksichtigt. Im Bezug auf die bauliche Dichte ist aber zu unterscheiden zwischen der zulässigen Grundfläche und der zulässigen Geschossfläche i.V.m. der zulässigen Gebäudehöhe. Die genannten Überschreitungen um das zwei- bis dreifache beziehen sich auf die zulässige Geschossfläche in den Baugebieten, während die künftig zulässige Grundfläche nicht höher ist, als nach geltendem Planungsrecht.
Die künftig zulässigen Gebäudehöhen sowie die Dichte der Bebauung werden im Rahmen der Prognose der Umweltauswirkungen mit dem Ergebnis berücksichtigt, dass im Hinblick auf das Schutzgut Lokalklima Eingriffe zu erwarten sind. Die Einschätzung, dass auch hinsichtlich des Schutzgutes Landschaftsbild ein Eingriff vorliegt, wird hingegen nicht geteilt (s.u.).

Stellungnahme: Eine Überschreitung der in §17 Abs.1 festgelegten Obergrenzen der Nutzungsmaße sei nach §17 Abs.2 BauNVO nur dann zulässig, wenn u.a. nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Die als Begründung für die Abweichung aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen (Begrünung der Baugrundstücke, Baumpflanzungen, Beschränkungen oberirdischer Stellplätze, Dachbegrünung, Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe) sowie der Grundsatz, in allen Baugebieten mindestens 20 % unversiegelte Flächen mit natürlichem Bodenanschluss zu sichern, sollen der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des hohen Nutzungsmaßes auf die Umwelt dienen. Leider finde hier keine Quantifizierung statt. Auf Grund der hohen baulichen Dichte sind diese Maßnahmen aus Sicht der Naturschutzverbände als Ausgleich nicht ausreichend, um die negativen Auswirkungen zu kompensieren und die Überschreitung der Obergrenzen um das 2- bis 3-fache zu rechtfertigen.

Abwägung: Die im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen zum Ausgleich von Überschreitungen der Nutzungsmaß-Obergrenzen sind geeignet, die Anforderungen des § 17 Abs. 2 BauNVO zu erfüllen und schöpfen alle Potenziale für Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet aus. Diesbezüglich wird daher auf Kapitel III.3.2.4 verwiesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Überschreitungen nur die festgesetzten Geschossflächenzahlen betreffen. Die Obergrenzen für die im Hinblick auf die Umweltauswirkungen insbesondere relevanten Grundflächenzahlen werden hingegen eingehalten.

Stellungnahme: Es seien nicht nur Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen, sondern die Eingriffe in Klima und Landschaftsbild müssten ausgeglichen werden.

Abwägung: Bei den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Begrünung (Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken, gärtnerische Anlage und Erdüberdeckung von Tiefgaragen bei gleichzeitiger Beschränkung oberirdischer Stellplätze, Dachbegrünung) und ergänzend vorgesehenen Baumpflanzungen/Vegetationsflächen auf Verkehrs- und Grünflächen handelt es sich um Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in das Schutzgut Klima. Die Maßnahmen minimieren und kompensieren die klimatischen Auswirkungen, die bezüglich der höheren Dichte durch den Bebauungsplan planungsrechtlich erstmals ermöglicht werden. Die Vegetationsflächen fördern die Speicherung und Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche und wirken zudem abkühlend und Staub bindend.
Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild erfolgen nicht.

Stellungnahme: Dem Versiegelungsgrad von 60 % (Voll- und Teilversiegelung) im Bestand stehe in der Planung eine maximale Versiegelung von rund 78 % gegenüber. Dies entspre-

che einer Zunahme um etwa 21.300 m².
Die Biotoptypenkartierung zeige, dass 37,2 % der Fläche im B-Plan-Gebiet bebaut sei und 20,2 % von Verkehrsflächen eingenommen werde. Von den Verkehrsflächen wiederum sind jedoch nur 30 % vollversiegelt, der Rest ist teil- oder unversiegelt. „Die bebauten Flächen als vollversiegelt vorausgesetzt und die Betrachtung der Versiegelungsaufteilung der Verkehrsflächen ergibt, dass das Quartier Heidestraße zu 38,96 % vollversiegelt, zu 23,68 % teilversiegelt und zu 37,36 % unversiegelt ist.“ (aus Gutachten zur Biotoptypen-Kartierung und Baum-Kartierung, S. 17).
Auch wenn es sich hier um Angaben zum Gesamtgebiet Heidestraße handele, zeigten diese Zahlen doch, dass die Versiegelung differenzierter zu betrachten sei. Fazit: Die Angabe zur Vollversiegelungsrate von 60 % im Ist-Zustand sei vermutlich zu hoch angesetzt. Die Neuversiegelungsrate müsse daher als weit höher angenommen werden. Eine entsprechende Berechnung solle nachvollziehbar nachgereicht werden. Eine gründliche Kartierung der Bodenversiegelung (Ausgangszustand – Bodenversiegelung nach bestehendem Baurecht zulässig – Versiegelung nach Durchführung der Planung) wurde nicht vorgelegt. Voll- und Teilversiegelung müssten dabei getrennt betrachtet und berechnet werden. Den Flächen mit Teilversiegelung sollten dann definierte Abschläge zugeordnet werden. Die Besonderheit in diesem Gebiet ist, dass auch die teilversiegelten Gebiete einen hohen Wert für die Flora und Fauna aufweisen. Die Bodenfunktion sei zumindest teilweise erfüllt, da Regenwasser versickern kann. Auch wird erfragt, wie die Bahnschotterflächen bezüglich des Versiegelungsgrads bewertet worden seien.

Abwägung: Die Begründung wird im Bezug auf die Versiegelung im Bestand im Rahmen der Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen klargestellt und differenziert. Ein „Nachreichen“ von Unterlagen oder Ausführungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine detailliertere m²- genaue Ermittlung und Beschreibung der Versiegelung in Bestand, nach bisherigem Planungsrecht und nach künftigem Planungsrecht für die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 1a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist und zudem an methodische Grenzen stößt.
So können durch Kartierung Bereiche mit unterirdischer Versieglung (alte Fundamente) nicht mit angemessenem Aufwand ermittelt werden. Schotterflächen im Bereich ehemaliger Gleisanlagen wurden im Rahmen der Biotopkartierung entsprechend ihrer Vegetation weitgehend als Ruderaltfluren oder Gehölzbestände kartiert und werden somit nicht zu den teilversiegelten Flächen gerechnet, obwohl auch hier für die Bodenfunktionen Einschränkungen vorliegen.
Für den Planzustand lässt sich der Anteil an teilversiegelten Flächen ebenfalls nur annähernd abschätzen, da die BauNVO eine entsprechende Differenzierung nicht vorsieht und durch den Bebauungsplan diesbezügliche Festsetzungen nicht getroffen werden.
Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass eine Differenzierung der Versiegelungsbilanz ohne Konsequenz für die Festsetzungen des Bebauungsplans bleibt, da, wie ausgeführt, ein Ausgleich für die Schutzgüter Boden und Wasser nicht erforderlich ist.

Bei der Abwägung gem. § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB ist nicht vom Ist-Zustand des überplanten Gebietes auszugehen, sondern es sind die Festsetzungen des geltenden Planungsrechts den Festsetzungen des künftigen Planungsrechts gegenüber zustellen. Die Abwägungsentscheidung bezüglich der sich daraus ergebenden Eingriffe in Natur und Landschaft beziehen sich dabei auf die zusätzlich für Eingriffe vorgesehenen Flächen. Das ist hier erfolgt.

Stellungnahme: Der Verlust an ruderalen Flächen (auch die teilversiegelten) bewirke eine hohe Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion von Flora und Fauna, die durch Dachbegrünung und die Anlage eines Parks auf einer ehemaligen Ruderalbrache entlang der Bahn nicht ausgeglichen werden könnten. Die Ergebnisse der Biotoptypenkartierung und die Artenlisten von Flora und Fauna zeigten, dass das Plangebiet einen großen Artenreichtum

aufweist, wozu die ausgedehnten Ruderalfluren im Wesentlichen beitragen. Durch die Planung würden diese Standorte komplett vernichtet, so dass im Geltungsbereich der hohe Artenreichtum mit mehreren Rote-Liste-Arten verloren gehe. Ein Ausgleich werde jedoch nicht geschaffen, es gebe noch nicht einmal die Bereitschaft, Teile der Ruderalstandorte zu erhalten und in die Planung einzubeziehen. Es sollte beispielsweise eine durchgehende Grünzugsplanung erfolgen, die die Mindestanforderungen an eine ökologische Wirksamkeit auch als Biotopverbund entlang der Bahntrasse erfüllt.

Abwägung: Im Umweltbericht werden in Kapitel II.2.4.5 diverse Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von Flora und Fauna aufgeführt. Besonders hervorzuheben ist hierbei die externe Ausgleichsmaßnahme „Biesenhorster Sand“, wo auf einer Fläche von 6 ha Ruderalbiotope geschaffen und dauerhaft gesichert werden.
Eine durchgehende Grünzugsplanung und der Erhalt einzelner Ruderalflächen wären unter ökologischen Aspekten sinnvoll, sind aber mit den Belangen einer angestrebten verdichteten Wohn- und Gewerbebebauung abzuwägen, die abweichende Anforderungen an die Nutzung des Freiraums (Erschließungs-, Spiel- und Aufenthaltsflächen) stellt. Ein Erhalt von Ruderalfluren war deshalb schon bei der Erstellung des Masterplans Heidestraße nicht Ziel der Planung.

Stellungnahme: Eine Einschätzung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die geplante Bebauung fehle. Im Umweltbericht werde pauschal behauptet: „*Es kann davon ausgegangen werden, dass mit den geplanten Bauvorhaben, Grünflächen und Straßenräumen 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.“*

Diese Einschätzung sei sehr subjektiv, gehe durch die Bebauung doch die Weite der unbebauten Fläche, viele Blickbeziehungen und das Bild von blühenden Brachen verloren.

Abwägung: Eine Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild erfolgt in Kapitel II.2.2.6 der Begründung. Bewertungen im Bezug auf das Landschaftsbild sind per se für den durchschnittlichen Betrachter bis zu einem gewissen Grad subjektiv. Ein Rückgriff auf das „Verfahren zu Ermittlung von Kostenäquivalenten“ aus den „Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin“ (2013) bietet hier keine Hilfe, da dort keine eigenständige Bewertung des Schutzgutes Landschaftsbild erfolgt. Im „Ausführlichen Verfahren“ werden folgende Kriterien zur Bewertung des Schutzgutkomplexes Landschaftsbild/Erholung benannt:

- Erkennbarkeit des Stadt- und/oder Naturraumes
- Anteil landschaftstypischer und/oder gestalterisch wertvoller Elemente sowie Nutzungs- und Strukturvielfalt
- Visuelle Ungestörtheit
- Freiflächenversorgung
- Innere und äußere Erschließung/Verbindungsfunktion
- Freiheit von akustischen und/oder geruchlichen Beeinträchtigungen

Bei einer überschlägigen Bewertung nach diesen Kriterien kann dem Geltungsbereich, wie in der Begründung dargestellt, im Bestand nur eine geringe Wertigkeit zugesprochen werden. Dies hat zur Folge, dass, selbst wenn man der der geplanten Bebauung nur einen geringen landschaftlichen Wert zuspricht, keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes erfolgt. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.

Stellungnahme: Nach Einschätzung der Naturschutzverbände hätte für den gesamten B-Plan eine Bilanzierung der Eingriffe (z.B. nach dem BERLINER VERFAHREN) erfolgen müssen, um abschätzen zu können, wie stark die Eingriffe über das zulässige Maß der Bebauung

hinausgehen und um als Folge für die anrechenbaren Eingriffe die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bilanzieren und festzulegen zu können.

Abwägung: Die Bilanzierung der Eingriffe im Rahmen des Umweltberichts erfolgt verbalargumentativ. Eine Operationalisierung durch Wertpunkte oder Kostenäquivalente wurde zu Beginn der Umweltprüfung erwogen aber verworfen, da sich hierdurch im Hinblick auf die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen keine nutzbaren Vorteile ergeben würden.

Stellungnahme: Als Beitrag zur Sicherung des Naturhaushalts und aus stadtgestalterischen Gründen werde gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen gärtnerisch anzulegen, zu unterhalten und die Bepflanzungen zu erhalten sind (textliche Festsetzung Nr. 7.2). Die Verpflichtung zur gärtnerischen Anlage von nicht bebauten Grundstücksteilen sollte gelockert werden. Es sollten auch Spontangrün oder ruderalisierte Wiesenstreifen zugelassen werden, wenn sie regelmäßig entmüllt werden. Qualifizierte Begrünung darf nicht heißen: Anpflanzen von Sträuchern oder kleinkronigen Bäumen, das entspricht nicht mehr den Erfordernissen einer Stadt, die sich die Erhöhung der Biodiversität auf die Fahnen schreibt.

Abwägung: Auch eine ruderale Wiese kann eine gärtnerische Anlage sein, wenn die Fläche, z. B. durch einschürige Mahd und regelmäßige Entfernung von Müll, unterhalten und gepflegt wird. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass planungsrechtlich eine Bewirtschaftung dieser Flächen (z.B. Mahd, Müllentsorgung) nicht Gegenstand der Festsetzung ist und auch nicht sein kann. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.

Stellungnahme: Es werde darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse der faunistischen Fachgutachten veraltet seien. Daten von faunistischen Begehungen sollten maximal 5 Jahre alt sein. Es sollten erneute Begehungen zu angebrachteren Zeitpunkten durchgeführt werden. Aktuelle faunistische Gutachten würden für folgende Arten für erforderlich gehalten:

- Fledermäuse (auch Mai bis Juli, da in dieser Zeit potenzielle Wochenstuben gefunden werden können) – letztes Gutachten wurde 2009 durchgeführt
- Vögel – letztes Gutachten wurde 2010 erstellt
- Zauneidechse – letztes Gutachten 2009 – (ein erneutes Gutachten sollte vorzugsweise etwas eher im Jahr erarbeitet werden, da ab August die ersten Zauneidechsen ihre Winterquartiere aufsuchen und die Anzahl der gefundenen Tiere ab diesem Zeitraum nicht mehr repräsentativ für die Population ist. Das Jahr beginnt für Zauneidechsen ab März und ab August gehen die ersten Tiere in ihre Winterquartiere.)
- Laufkäfer, andere Insekten und Webspinnen – letztes Gutachten im Jahr 2010
- Stechimmen – letztes Gutachten im Jahr 2009

Abwägung: Die vorliegenden Gutachten waren Grundlage der Umweltprüfung und insbesondere der Prüfung auf mögliche Verstöße gegen die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes. Die erteilten Ausnahmen von den Zugriffsverboten einschließlich der Auflage zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme „Biesenhorster Sand“, die bereits erfolgte, basieren auf diesen Untersuchungen. Seither wurde das Gelände bereits abschnittsweise beräumt, verschiedentlich zwischengenutzt (u.a. flächenintensive Volksfestnutzung) und im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahnstrecke S 21 für die Baulogistik genutzt. Es ist davon auszugehen, dass damit bereits ein teilweiser Verlust der vormals vorhandenen Flora und Fauna einherging. Erneute Kartierungen zum jetzigen Zeitpunkt sind insofern nicht sinnvoll und würden in Anbetracht der notwendigen Kartierzeiträume, die Planaufstellung in nicht hinnehmbarer Weise verzögern
Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Vorschriften zum besonderen Artenschutz direkt gelten, d.h. vom Bauherrn unabhängig von Ermittlungen im Rahmen der Umweltprüfung beachtet werden müssen. Sollten dazu weitere Untersuchungen, z. B. im Vorfeld von Gebäudeabrissen oder Baumfällungen nötig sein, so liegt dies im Verantwortungsbereich des Bauherrn.

Weitere Umweltbelange

Stellungnahme: Insgesamt kritisiere man, dass der B-Planentwurf nicht den im Masterplan Heidestraße festgelegten Leitlinien entspreche (AH-Drucksache – Masterplan Heidestraße – Beschluss über Leitlinien und Entwicklungsziele für die Entwicklung des Standortes beiderseits der Heidestraße, Zitat: „*Die Entwicklung des Standortes Heidestraße erfolgt unter umweltgerechten Gesichtspunkten. Im weiteren Planungsprozess wird sichergestellt, dass zu hohe verkehrsverursachte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, vermieden werden. Die Ziele der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung des Landes Berlin werden beachtet*." Auch die Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte - wie in den Hochglanzprospekten versprochen - finde nicht statt.

Abwägung: Der Masterplan Heidestraße definiert die übergeordneten städtebaulichen Leitlinien für die Flächen beiderseits der Heidestraße. Der auf Grundlage des Masterplans erarbeitete städtebauliche Entwurf wurde seit 2009 unter Berücksichtigung des stark angewachsenen Wohnungsbedarfs und des zunehmend angespannten Marktes für innenstadtnahe Büroflächen stetig weiterentwickelt.

Die im Masterplan formulierten Ziele wurden u.a. im Bebauungsplanverfahren 1-62a untereinander sowie mit andern öffentlichen und privaten Belangen abgewogen. Es liegt in der Natur der Abwägung, dass dabei nicht alle Leitlinien und Entwicklungsziele des Masterplans vollständig berücksichtigt werden konnten.

Gleichwohl werden durch lärmrobuste städtebauliche Strukturen, eine nach Lärmschutzaspekten gegliederte Festsetzung der Nutzungsart und umfangreiche Festsetzungen zum aktiven und passiven Lärmschutz die mit der Lärmaktionsplanung des Landes Berlin verfolgten Ziele weitgehend berücksichtigt. Auch die im Luftreinhalteplan formulierten Ziele für städtebauliche Planungen werden, in Abwägung mit der Zielsetzung, durch eine hohe bauliche Dichte innerstädtischen Wohnraum und Büroflächen in erheblicher Größenordnung zu schaffen, grundsätzlich eingehalten.

Die Beachtung ökologischer Gesichtspunkte erfolgt neben diesbezüglichen Festsetzungen im Bebauungsplan, u. a. durch einen Anschluss des Plangebietes an das Fernwärmenetz sowie die ortsnahe Rückführung des Niederschlagswassers in den natürlichen Wasserkreislauf über eine Trennkanalisation.

Stellungnahme: In Kapitel II.2.1.3 b der Begründung würden die Ergebnisse von Untersuchungen zu Bodenbelastungen im Plangebiet beschrieben, ohne das die genauen Konzentrationen der gemessenen Schadstoffe im Plangebiet angegeben seien.
In der ehemaligen Wagenhalle seien im Grundwasser Naphthalin-Gehalte festgestellt worden, die laut Begründung „geringfügig über dem Geringfügigkeitsschwellenwert (GFS) liegen" (KF B-01019-050). Bei einer Überschreitung des GFS liege eine schädliche Grundwasserverunreinigung vor, zu der genaue Angaben fehlen würden. Dasselbe gelte für die PAK-Gehalte im ehemaligen Öllager. Warum an den Standorten Batterieraum, Werkstätten und Kohlenbansen keine Grundwasseruntersuchungen durchgeführt wurden, werde nicht deutlich.
In der Begründung werde außerdem angemerkt, dass die Grundwasserverunreinigungen bei der ehemaligen Schmiede tolerierbar seien. Im Grundwasser wurden hier Überschreitungen des GFS für PAK, Kupfer und Zink festgestellt. An einer Messstelle wurde für PAK auch der sanierungsbedürftige Schadenschwellenwert (SSW= 1µg/L) überschritten. Das bedeute, dass hier eine schädliche und sanierungsbedürftige Grundwasserverunreinigung im Sinne von § 23 a Abs. 3 BWG vorliege und somit eine Maßnahmenprüfung erforderlich mache. Sanierungsziel sollte die dauerhafte Unterschreitung des GFS für PAK sein (GFS = 0,2 µg/L). Beim unterirdischen Tanklager wurden in den Grundwasserproben Anthracen-Konzentrationen über dem sanierungsbedürftigen Schadenswert (SSW= 0,05 µg/L) gemessen. Der GFS für Anthracen liegt bei 0,01 (µg/L). Auch in diesem Fall sei eine Maßnahmen-

prüfung erforderlich.
In Bereichen mit Überschreitungen der nutzungsbezogenen Prüfwerte seien Dekontaminationsmaßnahmen durchzuführen, bei denen die Schadstoffe aus der Umwelt entfernt werden. Sicherungsverfahren wie Versiegelung oder Abdeckung mit unbelastetem Boden, bei denen die eigentliche Schadstoffproblematik nur temporär verschoben wird, lehne man ab. Böden seien eine wichtige nichterneuerbare Ressource, die man unbedingt schützen müsse. Daher sollte kontaminiertes Bodenmaterial unbedingt gereinigt werden.

Abwägung: Der Umweltbericht enthält eine gekürzte Zusammenfassung der zum Thema vorliegenden Untersuchungen. Aussagen zu ermittelten Konzentrationen vorhandener Schadstoffe sind dabei nur insoweit erforderlich, als sie für eine abschließende Einschätzung, ob die Belastungen der beabsichtigten Nutzung entgegenstehen, relevant sind.
Die Festlegung von Sanierungserfordernissen für den Boden und das Grundwasser ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans sondern erfolgt auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen durch die Bodenschutzbehörde.

Stellungnahme: Der geplante Bebauungsplan enthalte keine Festsetzungen oder Hinweise darauf, wie mit Kampfmittelfunden umzugehen ist. Ausweislich der Begründung des Bebauungsplans "liegen keine Erkenntnisse" über das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Auch eine Kampfmittelsuche sei nicht veranlasst worden (Begründung, S. 49). Kampfmittelfunde seien in deutschen Großstädten bei Baumaßnahmen keine Ausnahme, sondern eher die Regel. Angesichts der in Berliner Innenstadtlagen vorzutreffenden Situation und der Belastung dieses Gebiets im Zweiten Weltkrieg sei es unangemessen, dem Thema Kampfmittel keinerlei Beachtung zu schenken. Dies begründe die Gefahr, dass Arbeiten nicht sachgerecht und ohne die notwendige Sorgfalt ausgeführt werden, was unmittelbare Auswirkungen auf den Betrieb des ALDI-Markts (in der Invalidenstraße) haben könne.

Abwägung: Regelungen zur Kampfmittelsuche sind in den städtebaulichen Verträgen mit den beiden Haupteigentümern im Plangebiet verankert (Vertrag vom 9. Dezember 2014 mit der CA Immo Deutschland GmbH und Vertrag vom 13. April 2016 mit der Heidestraße Invest GmbH).
Darin verpflichten sich die Grundstückseigentümer, durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung X OA ordnungsrechtlich prüfen zu lassen, ob sich für ihre Grundstücke ein konkreter Verdacht auf das Vorhandensein von Kampfmitteln ergibt. Wird ein konkreter Verdacht oder eine konkrete Gefahr festgestellt, verpflichten sie sich den Umfang der erforderlichen Maßnahmen unverzüglich gutachterlich ermitteln zu lassen und in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung X OA, die Beseitigung im gutachterlich festgestellten Umfang durchzuführen.

Im Übrigen wird in der Begründung darauf hingewiesen, dass das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden kann und eine Prüfung des Grundstücks vor möglicher Bebauung oder Änderung der Bebauung im Interesse des Bauherrn liegt, d.h. in seiner Verantwortung.
In der Begründung zum Bebauungsplan wird ein Hinweis auf die Regelungen in den städtebaulichen Verträgen zur Kampmittelsuche und -beseitigung ergänzt.

Verkehrliche Belange

Stellungnahme: Es sei notwendig, das gesamte Gebiet besser an den Nahverkehr anzuschließen, nicht nur durch Busse die total überfüllt sein dürften. Deshalb solle die S-Bahn Station Perleberger Brücke schon beim jetzigen Bau der S-Bahn Strecke 21 angelegt werden und nicht erst zu einem späteren Zeitpunkt. Da man sich sonst doppelte Arbeit mache und sich vermutlich beim jetzigen Bau spätere höhere Kosten minimieren lassen, da man später nicht bestimmte Bauwerke zurück bauen muss.

Abwägung: Die Errichtung des S-Bahnhofs südlich der Perleberger Brücke kann voraussichtlich erst längerfristig in Abhängigkeit der Gebietsentwicklung in der Europacity umgesetzt werden. Bei sofortiger Errichtung/Inbetriebnahme des Bahnhofs zusammen mit der Fertigstellung der S-Bahnstrecke (voraussichtlich 2019) würden die Kosten – vor allem für den Betrieb und die Unterhaltung – des Bahnhofs im Missverhältnis zum Fahrgastaufkommen stehen, da sich im Einzugsbereich des künftigen Bahnhofs derzeit nur wenige Nutzungen befinden und sich die Entwicklung der Europacity von Süd nach Nord absehbar noch über einen längeren Zeitraum erstreckt.
Zu Zeit wird aber geprüft, ob die Errichtung des S-Bahnhofs ggf. bereits unmittelbar nach Fertigstellung der S-Bahnstrecke ab 2020 erfolgen soll.

Für die derzeit konkret in Vorbereitung bzw. in Umsetzung befindlichen Bauflächen im Süden der Europacity besteht mit dem Hauptbahnhof (U-Bahn, S-Bahn, Regional- und Fernverkehr), diversen Buslinien und der neu geschaffenen Straßenbahnverbindung in der Invalidenstraße eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Die entsprechenden Haltestellen sind für die Bewohner und Beschäftigten fußläufig erreichbar.

Stellungnahme: Man erachte es als sinnvoll, dass die neue S-Bahn Station auch über die neu entstehende Brücke, die zum Quartier Lehrter Straße führe, erreichbar sei. Diese Verbindung sei leider nicht im Bebauungsplan erkennbar, man hoffe, dass sie weiterhin geplant sei - wie in vorherigen Planungen.

Abwägung: Die gewünschte Erreichbarkeit des S-Bahnhofs von der geplanten Brücke über die Bahnanlagen wird über die Planstraße 1.2/1.3 gewährleistet. Im Vorfeld der Bahnbrücke ist eine öffentliche Verkehrsfläche vorgesehen, die planübergreifend teilweise im vorliegenden Bebauungsplan, überwiegend aber im angrenzenden Bebauungsplan 1-88C des Bezirks Mitte als Fußgänger- und Radfahrbereich festgesetzt werden soll. Die Verkehrsfläche soll das Rampenbauwerk der Bahnbrücke aufnehmen und ansonsten als Platzfläche mit direktem Anschluss an die Planstraße 1.3 gestaltet werden.
Ein öffentlicher Zugang zum künftigen S-Bahnhof an der Perleberger Brücke von der Planstraße 1.2 aus wird planungsrechtlich im Gewerbegebietsteil GE 2.1 über die Fläche G1, die mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit belastet wird, gesichert.

Stellungnahme: In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 1-62a fehle jegliche Abwägung dazu, warum der westlich von MI 4.1 und 4.2 und parallel zu den Bahngleisen verlaufende Fußgänger- und Radfahrbereich – im Gegensatz zum Bebauungsplanentwurf 1-62 – nunmehr der Nutzung durch unmittelbare Anlieger nicht mehr zur Verfügung stehe (Abschnitt III.3.4.2 c).
Die Begründung zum Bebauungsplan 1-62 hätte ausdrücklich festgelegt, dass der vorgenannte Fußgänger- und Radfahrbereich zwar nicht für den allgemeinen Kfz-Verkehr oder den ruhenden Verkehr jedoch für die unmittelbaren Anlieger genutzt werden könne. Diese Festsetzung fehle in der Begründung zum Bebauungsplan 1-62a. Warum dies der Fall ist, sei nicht ersichtlich. Zu berücksichtigen sei, dass es sich bei den Grundstücken in MI 4.2 (wie auch von MI 4.1) um tiefe Grundstücke handele. Dies mache es notwendig, eine Erschließung dieser Grundstücke nicht nur im Osten an die Heidestraße sondern auch im Westen an den vorgenannten Fußgänger und Radfahrbereich zu gewährleisten. Daher sei die ursprüngliche Festlegung im Bebauungsplan 1-62 in den Bebauungsplan 1-62a wieder mit aufzunehmen.

Abwägung: Vorab ist anzumerken, dass der Bebauungsplanentwurf 1-62 auf den sich der Einwender immer wieder bezieht, einen damaligen Verfahrensstand darstellte, aber nicht rechtskräftig wurde. Gegenstand der öffentlichen Auslegung und damit auch der Abwägung ist der Bebauungsplan 1-62a.
Die Grundstücke Heidestraße 46-52 sind von der Heidestraße her planungsrechtlich erschlossen. Einer zusätzlichen, rückwärtigen Erschließung der Grundstücke Heidestraße 46 –

52 steht die dortige Planung einer öffentlichen Grünfläche entgegen. Fahrverkehre sollen auf dem dort geplanten Fuß- und Radweg zum Schutz der Aufenthalts- und Erholungsfunktion – mit Ausnahme einer Notfallerschließung (s.u.) – nicht ermöglicht werden; der Weg soll sich funktional und gestalterisch in die Parkanlage einfügen.
Die Festsetzung als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrbereich anstelle einer Einbeziehung in die öffentliche Grünfläche erfolgt vor dem Hintergrund der angestrebten Beleuchtung sowie der Gewährleistung eines Winterdienstes. Sie ermöglicht im Rahmen der verkehrlichen Widmung zudem auch die Zulassung einer rückwärtigen Notfallerschließung für die Bauflächen im MI 4.1 und MI 4.2 (vor allem für die Feuerwehr).
Eine Festsetzung als Fußgänger- und Radfahrbereich war im Übrigen bereits vor der räumlichen Aufteilung des Bebauungsplans 1-62 (Entwurf zur Trägerbeteiligung 2011) vorgesehen. Die Möglichkeit, Anliegerverkehr zum Grundstück Heidestraße 46 – 52 über diesen Weg abzuwickeln (mit Ausnahme der benannten Sonderfälle) war bereits seinerzeit nicht vorgesehen.

Lediglich die Döberitzer Straße muss auch für Anlieger befahrbar sein, da nur hierüber die nicht an die Heidestraße heranreichenden Grundstücke Döberitzer Straße 2-3 erschlossen werden können. Im Bebauungsplan wird die geplante Zweckbestimmung dieser öffentlichen Verkehrsfläche deshalb als „verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

Belange des Einzelhandels

Stellungnahme: Es werden Einwendungen gegen den geplanten Bebauungsplan erhoben, da dieser unmittelbar negative Auswirkungen auf den ALDI-Markt in der Invalidenstraße 59 haben werde. Im Sondergebiet "Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung" würde die Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit einer betriebsbezogenen Verkaufsfläche von höchstens 2.500 qm sowie nicht großflächiger Einzelhandelsbetriebe drei großflächige Einzelhandelsbetriebe und eine unbestimmte Anzahl nicht großflächiger Anbieter ermöglichen.

Dadurch käme es zu einer zentralen Angebotsballung in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem bestehenden ALDI-Markt, die zu Kaufkraft- und Kundenabfluss in nicht abschätzbarem Umfang führen würde. Dies gelte umso mehr, als auch in den Gewerbegebieten Einzelhandelsnutzungen zulässig sein sollen, die ebenfalls eine Sogwirkung entfalten könnten.

Abwägung: Der benannte Einzelhandelsbetrieb befindet sich rund 900 m Luftlinie bzw. 1.200 m Fußweg vom Zentrum des Plangebietes bzw. dem geplanten Nahversorgungszentrum entfernt. Ausgehend von dem im Allgemeinen für Einzelhandelsbetriebe der Nahversorgung angesetzten Einzugsbereich von rund 500 m, übernimmt der Einzelhandelsstandort an der Invalidenstraße vorrangig die Gebietsversorgung für die Baugebiete westlich der Lehrter Straße.
Eine unmittelbare Betroffenheit durch die Errichtung eines Nahversorgungszentrums an der Heidestraße ist insofern nicht erkennbar. Der Einzelhandelsstandort an der Invalidenstraße ist zu weit entfernt, um auch Versorgungsfunktionen für die Europacity übernehmen zu können und liegt gleichzeitig außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der Baugebiete westlich der Lehrter Straße. Insofern wird die Gefahr eines erheblichen Kaufkraft- und Kundenabflusses für den bestehenden Einzelhandelsbetrieb nicht gesehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass durch den Bebauungsplan 1-62a im erheblichen Umfang neue Wohnungen und Arbeitsplätze ermöglicht werden, deren Nutzer im Einzelfall auch als Kunden des in Rede stehenden Einzelhandelsbetriebs auftreten können.

Ebenfalls zu relativieren ist die benannte „zentrale Angebotsballung“ im geplanten Sondergebiet "Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung". Einzelhandelsbetriebe werden dort auf das Erdgeschoss beschränkt und großflächige Einzelhandelsbetriebe dürfen

eine betriebsbezogene Verkaufsfläche von 2.500 qm nicht überschreiten. Zudem wird eine Beschränkung des Kernsortiments auf Waren der Nahversorgung festgesetzt.

Die Errichtung eines Einkaufszentrums/ einer Shopping-Mall wird damit ebenso ausgeschlossen wie die Unterbringung eines SB-Warenhauses. Der Bebauungsplan ermöglicht im Sondergebiet rund 4.300 m² Verkaufsfläche für Einzelhandelsbetriebe (Grundfläche von rund 6.420 m² abzüglich Erschließungs- und Nebenflächen). Damit werden nach den heute üblichen Flächenstandards ein größerer Einzelhandelsbetrieb der Nahversorgung (z.B. ein Lebensmittel-Vollversorger) und ein ergänzender Anbieter mittlerer Größe (z.B. ein Drogeriemarkt, Discounter oder Bio-Supermarkt) oder mehrere kleine ergänzende Ladengeschäfte (z. B. Blumen, Backwaren, Schreibwaren, Apotheke) ermöglicht.
Dieses Angebot ist erforderlich, um eine wohnortnahe Versorgung der zukünftig bis zu 6.000 Einwohner und rund 10.000 Beschäftigten im Plangebiet sicherzustellen. Die wohnungsnahe Versorgung im Einzugsbereich des o.g. Lebensmitteldiscounters wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Stellungnahme: Der Bebauungsplan sei auch unvereinbar mit der Zentrenstruktur des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Berlin Mitte *(EHK). Der* Geltungsbereich liege außerhalb städtischer Zentren, in denen großflächige Einzelhandelsbetriebe zulässig sind. Der Bereich um die Heidestraße werde in dem EHK vielmehr lediglich als geplantes Zentrum in schematischer Form ausgewiesen. Betont werde zudem, dass das Zentrum - sofern es realisiert wird - in der nördlichen Hälfte des Quartiers Heidestraße ausgewiesen werden solle und „lediglich die Quartiersversorgung sichergestellt“ werden solle. Es soll sich mithin künftig um ein Nahversorgungszentrum handeln.
Die Festsetzungen des Bebauungsplans ständen nicht im Einklang mit diesen Vorgaben. Die Größe und das Ausmaß der künftigen Einzelhandelsnutzungen ließen es als sehr fraglich erscheinen, dass sie lediglich die Quartiersnutzungen sicherstellen sollen. Umgekehrt werde es zu einer Lenkung der Umsatz- und Kundenströme weg von den bestehenden Anbietern und hin zum Bereich Heidestraße kommen.
Zudem verhielten sich die gutachterlichen Untersuchungen, die in der Begründung des geplanten Bebauungsplans herangezogen werden (u.a. Gutachten zu den Einzelhandelspotentialen im Quartier "Europa City" Berlin der BBE Handelsberatung GmbH [Leipzig]) nicht im ausreichenden Maße dazu, dass und unter welchen Voraussetzungen ein solcher zentraler Versorgungsbereich entstehen könnte. Die Analysen unterstellen vielmehr, dass die jeweiligen Festsetzungen zulässig wären, wenn ein zentraler Versorgungsbereich angenommen würde.

Abwägung: Die Funktionszuweisung als Nahversorgungszentrum stimmt mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte überein. Darin wird für den Bereich um die Heidestraße festgestellt, dass die in Zukunft hier wohnenden und arbeitenden Menschen zur Nahversorgung entsprechende Angebote benötigen, da weder im Plangebiet noch in seiner Nachbarschaft vorhandene Nahversorgungszentren diese Aufgabe in ausreichendem Maße übernehmen können. Das Einzelhandelskonzept geht deshalb davon aus, dass sich im Bereich der Heidestraße mittelfristig ein Nahversorgungszentrum entwickeln soll. Hinsichtlich der Lage wird empfohlen, das Zentrum an zentraler Stelle im Quartier vorzusehen. Diesen Zielsetzungen und Empfehlungen folgt der Bebauungsplan mit seiner Festsetzung eines Sondergebietes „Nahversorgung …“.

Die ermöglichte Verkaufsfläche von maximal 4.300 m² entspricht auch der Größenordnung eines Nahversorgungszentrums gemäß StEP Zentren 3; von einer Entwicklung zu einem Ortsteilzentrum im Sinne des Stadtentwicklungsplans ist nicht auszugehen.
Größe und Ausmaß des geplanten Nahversorgungszentrums sind aus den oben dargelegten Gründen standortangepasst und für eine leistungsfähige Grundversorgung der Europacity angemessen.

Stellungnahme: Auch die Auswirkungen der geplanten Festsetzungen auf die Verkehrssituation des bestehenden ALDI-Markts seien nicht hinreichend bei der Planung berücksichtigt worden. Es sei insoweit vor allem damit zu rechnen, dass durch die Magnet- und Sogwirkung der im Bebauungsplangebiet vorgesehenen Einzelhandelsangebote auch eine Lenkung des Verkehrs dergestalt bewirken wird, dass der Kundenstrom von dem bestehenden ALDI-Markt gerade abgelenkt und dem neuen Quartier förmlich zugeführt werde.

Abwägung: Verkehrliche Auswirkungen auf den bestehenden Einzelhandelsbetrieb durch die Festsetzungen des Bebauungsplans sind nicht erkennbar. Im festgesetzten Sondergebiet werden ausschließlich Betriebe mit Kernsortimenten der Nahversorgung ermöglicht, die vorrangig der wohnortnahen Gebietsversorgung für die künftigen Bewohner und Beschäftigten im Plangebiet selbst dienen. Darüber hinaus ist durch entsprechende räumliche Beschränkungen (Bautiefe 15 m, Einzelhandelszulässigkeit nur im Erdgeschoss entlang der Heidestraße und der Platzflächen) allenfalls mit einer losen Abfolge weiterer straßenbegleitender kleiner Ladengeschäfte zu rechnen. Bei dieser Angebotsstruktur ist davon auszugehen, dass die Einzelhandelsbetriebe nur in geringem Umfang zusätzlichen Kfz-Verkehr anziehen werden. Insofern ist weder eine Magnet- und Sogwirkung der im Plangebiet vorgesehenen Einzelhandelsangebote noch eine Umlenkung von Verkehrsströmen erkennbar.

Sonstiges

Stellungnahme: Es fehle in der Begründung des Bebauungsplans 1-62a eine wägende Auseinandersetzung mit den betroffenen Belangen der Grundstückseigentümer Heidestraße 45 bis 55, insbesondere denen der Grundstückeigentümerin der Heidestraße 46 -·52, was die Festsetzung der Einfriedungen angehe (Abschnitt III.3.8.1). Denn während die Begründung des Bebauungsplans 1-62 ausdrücklich auf die Heidestraße 45 bis 55 Bezug nahm und nach einer Abwägung dem privaten Belang, die vorhandene Bebauung abzuschirmen, gegenüber den öffentlichen Gestaltungszielen Vorrang einräume, fehle eine solche konkrete Bezugnahme im Bebauungsplan 1-62a.
Ebenfalls sei nicht nachvollziehbar, warum die im Bebauungsplan 1-62 noch zulässige festgesetzte Höhe von 1,2 m im Bebauungsplan 1-62a nun auf eine Höhe von 0,9 m reduziert sei. Denn das Ziel des Bebauungsplans 1-62a, eine optisch wirksame Einengung der Straßenräume und eine Barrierewirkung durch hohe Einfriedungen zu vermeiden, sei identisch mit dem Ziel des Bebauungsplans 1-62 und wurde auch bei dessen Festsetzung berücksichtigt. Wie aus der Begründung zum Bebauungsplan 1-62 nämlich ersichtlich werde, lassen Einfriedungen bis zu einer Höhe von 1,2 m noch keine optische Einengung der Straßenräume und auch keine Barrierewirkung entstehen.
Damit ist zum einen die generelle Zulässigkeit zur Einfriedungen bei den Grundstücken Heidestraße 44 bis 55 wieder in den Bebauungsplan 1-62 aufzunehmen und zum Anderen die zulässige Höhe der Einfriedung auf die ursprüngliche Höhe von 1,2 m anzupassen.

Abwägung: Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8.1 können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Einfriedungen entlang der Heidestraße und anderer öffentlicher Verkehrsflächen nur ausnahmsweise zugelassen werden, um im Rahmen der Einzelfallprüfung nur stadtgestalterisch verträgliche Einfriedungen zu ermöglichen. Die straßenseitig ausgerichteten Vorflächen von Gebäuden sollen optisch als Teile des öffentlichen Raumes wirken und nicht durch unverträgliche Einfriedungen abgesonderte Raumeinheiten bilden. Grundsätzlich bleiben Einfriedungen aber möglich. Die Festsetzung erfolgt in Abwägung der privaten Belange der Grundstückeigentümer (Möglichkeit einer Abgrenzung und Abschirmung ihrer Grundstücksflächen und Gebäude gegenüber der Heidestraße) und den gestalterischen und funktionalen öffentlichen Belangen (Vermeidung einer Barrierewirkung bzw. einer optisch wirksamen Einengung des Straßenraums).
Die Höhenbeschränkung von Einfriedungen auf 0,9 m folgt den im Freiraumkonzept bebauungsplanübergreifend für die gesamte Europacity entwickelten Gestaltungskriterien für pri-

vate, an öffentliche Flächen angrenzende Grundstücksfreiflächen. Zwingende Gründe, die im Bereich der Bestandsgrundstücke abweichende Höhenfestsetzungen erfordern, sind nicht erkennbar, zumal hier auch bisher nur niedrige Einfriedungen in Form von Zäunen und Beeteinfassungsmauern vorhanden waren und sich die Vorgartenflächen unter Immissionsschutzaspekten nicht für die Anlage von privaten (vor Einsicht zu schützenden) Gartenzonen eignen.
Die Bezugnahme auf „… die im Bebauungsplan 1-62 noch zulässige festgesetzte Höhe von 1,2 m...“ ist insofern falsch, da der Bebauungsplan 1-62 nicht festgesetzt wurde, sondern nur im Entwurf vorlag.

Stellungnahme: Hinsichtlich der Festsetzungen zu Werbeanlagen berücksichtige der Bebauungsplan 1-62a nicht in ausreichendem Maße die Bestandsprägung, den Charakter und die Lage des südlichen Teils des Plangebiets. Übereinstimmend mit dem Bebauungsplan 1-62 gehe auch der Bebauungsplan 1-62a davon aus, dass sich das Plangebiet in einer Bahnhofs- und innenstadtnahen Lage befindet. Jedoch werde in der Begründung zum Bebauungsplan 1-62a ein unzutreffender Rückschluss getroffen bzw. eine unzureichende Abwägung vorgenommen. Denn während der Bebauungsplan 1-62 Werbeanlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht in Ausnahmefällen zugelassen hätte, sei dies durch den Bebauungsplan 1-62a gänzlich ausgeschlossen. Die Vornahme einer Einzelfallprüfung sei damit von vorneherein unmöglich. Gerade aber auch aufgrund der Bahnhofs- und innerstädtischen Lage müsse eine Einzelfallprüfung der Zulässigkeit von Werbeanlagen durch den Bebauungsplan grundsätzlich ermöglicht werden. Auch dies sei für das Grundstück der Einwenderin in besonderem Maße relevant, weil insbesondere die angestrebten kulturellen Nutzungen auf visible Werbung angewiesen seien.
Ebenfalls setze der Bebauungsplan 1-62a ohne ausreichende Abwägung fest, dass Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung bis maximal zur Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zulässig seien. Gerade mit Blick auf die gewerblich geprägte Nutzung des MI 4.2 sollten von dieser Festsetzung zumindest Ausnahmen möglich sein. Im ursprünglichen Bebauungsplan 1-62 sei eine solche Festsetzung sogar überhaupt nicht vorgesehen gewesen.

Abwägung: Die Beschränkung von Werbeanlagen erfolgt vorrangig zum Schutz von Wohnnutzungen. Im Sinne des Rücksichtnahmegebots können so erhebliche Belästigungen durch Licht im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (z. B. durch Leuchtreklame, die unmittelbar in die Fenster oder Außenwohnbereiche von Wohnungen strahlt) vermieden werden.
Der Hinweis auf die Bestandsprägung im Bereich des Grundstücks Heidestraße 46 – 52 verkennt den Schutzanspruch angrenzender Wohnungen – z.B. Heidestraße 45, 53 bis 55 sowie auf der anderen Straßenseite der Heidestraße. Hier wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-92 VE die Errichtung von Wohngebäuden (mit einer Laden-/ Büronutzung im Erdgeschoss) planungsrechtlich ermöglicht; die Planungsumsetzung hat bereits begonnen.

Insofern ist gegenüberliegend, d.h. im Bebauungsplan 1-62a, sowohl eine räumliche Beschränkung von Werbeanlagen (Stätte der Leistung, maximal bis zur Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses) sowie der Ausschluss von Werbeanlagen mit hohem Belästigungspotenzial (wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht) gerechtfertigt. Die Belange von bestehenden und künftigen Gewerbebetrieben werden insoweit berücksichtigt, als Werbeanlagen mit Ausrichtung zur Heidestraße grundsätzlich möglich bleiben.
Die Bezugnahme auf den Bebauungsplan 1-62 begründet keinen Anspruch, da dieser nicht rechtskräftig wurde.

Stellungnahme: Aufgrund der besonderen Lage und des gewerblichen Charakters des südlichen Teils des Plangebiets rege man an, den Bereich MI 4.2 vom derzeitigen Bebauungsplanverfahren 1-62a abzutrennen und zum Gegenstand eines selbständigen Verfahrens zu machen. Hierdurch könnte verstärkt der gewerblich kulturellen Nutzung und dem damit ver-

bundenen nutzungsorientiertem Einzelhandel Rechnung getragen werden. Dies würde den mit dem Bebauungsplan 1-62a verfolgten Zielen auch nicht zuwider laufen, da in der Gesamtbetrachtung ein gemischt genutztes Stadtquartier mit der Möglichkeit von Arbeiten und Wohnen, von Einkaufen, Kultur und Freizeit gegeben wäre.

Abwägung: Eine Abtrennung des Baugebietes MI 4.2 trägt nicht zur Konfliktlösung bei. Das betrifft insbesondere die Belange, die sich aus der Gemengelage ergeben. Da auch die Beplanung in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren keine Änderung der Festsetzungen für das MI 4.2 zur Folge hätte, ist eine Abtrennung aus dem laufenden Bebauungsplanverfahren nicht sinnvoll. Darüber hinaus wird durch die integrierende Bebauungsplanung eine gebietsübergreifende, plangebietsumfassende und einheitliche städtebauliche Ordnung und Gestaltung der Flächen im Rahmen der baulichen Ersterstellung oder Nutzungsänderung bzw. -erweiterung angestrebt.

Auch aus den im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Argumenten ist keine Erforderlichkeit einer Abtrennung ableitbar. Ein gesondertes Verfahren würde darüber hinaus unnötige zusätzliche Verwaltungskosten erzeugen.

V.11 Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde für den nach der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB 2014 geänderten Entwurf des Bebauungsplans 1-62a vom 27. Mai 2016 eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Die beteiligten Stellen wurden am 6. Juni 2016 per E-Mail um erneute Stellungnahme gebeten und auf den Zeitraum der öffentlichen Auslegung hingewiesen. Plan und Materialien wurden auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bereitgestellt sowie ergänzend die Möglichkeit angeboten, eine Papierfassung des Plans anzufordern.

Im Einzelnen wurden folgende planungsrelevante Stellungnahmen vorgebracht, die in die Abwägung eingingen:

<u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Gemeinsame Landesplanungsabteilung</u>

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte mit, dass die Planung (weiterhin) mit den Zielen der Raumordnung vereinbar und an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst ist.

<u>Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung</u>

Stellungnahme: Gegen die beabsichtigte Entwicklung der künftigen Europacity, Flächen westlich der Heidestraße, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-62a bestehen seitens der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung weiterhin keine Bedenken.

Abwägung: Kenntnisnahme

<u>Senatsverwaltung für Finanzen</u>

Stellungnahme: Die Aussagen zum Eckgrundstück Perleberger Straße/ Heidestraße in der Begründung (S. 5) seien zu präzisieren; das Grundstück wird nicht durch den Liegenschaftsfonds „verwaltet“, sondern befindet sich in dessen Eigentum.

Es werde darauf hingewiesen, dass derzeit ein neuer Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg erarbeitet wird, da der rückwirkend erneut in Kraft gesetzte Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) von 2009 erneut Gegenstand eines laufenden Gerichtsverfahrens sei. Für den Entwurf des neuen Landesentwicklungsplanes

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) werde aktuell das Beteiligungsverfahren eingeleitet. Dieser Sachverhalt sollte in die Bebauungsplanbegründung aufgenommen werden.
Zudem seien die Auswirkungen auf die Bereiche Kindertagesbetreuung, Kita- und Schulplätze, mit der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft abzustimmen.

Abwägung: Die Aussagen in der Begründung zu den Eigentumsverhältnissen des benannten Grundstücks werden dem Hinweis entsprechend überarbeitet.

In der Begründung werden Aussagen zur Erarbeitung des neuen Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ergänzt. Da sich dieser Plan derzeit erst im Vorentwurfsstadium befindet und voraussichtlich nicht vor 2019 in Kraft treten wird, bleibt für das Bebauungsplanverfahren 1-62a vorerst weiterhin der bisherige rechtsgültige Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg maßgeblich. Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit Urteil vom 16. Juni 2014 die Brandenburger Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 zwar für unwirksam erklärt. Die Berliner Verordnung über den LEP B-B blieb und bleibt aber von dieser Entscheidung unberührt. Da das ergänzende Verfahren daher nur die Brandenburger Verordnung über den LEP B-B betrifft, berühren diese Entscheidungen ebenfalls nicht die Berliner Verordnung über den LEP B-B.

Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft wurde im Rahmen des vorliegenden Verfahrensschrittes ebenfalls beteiligt und hat der Planung zugestimmt (siehe nachfolgende Stellungnahme).

<u>Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft</u>

Stellungnahme: Seitens der für Bildung zuständigen Senatsverwaltung bestünden grundsätzlich keine Einwände zu der im Plangebiet vorgesehenen Entwicklung des ehemaligen Bahn- und Gewerbegebiets zu einem urbanen Stadtquartier.
Es wird darauf hingewiesen, dass sich infolge der mit den aktuellen Bebauungsplanfestsetzungen ermöglichten bis zu 1.300 Wohneinheiten der Bedarf an Grundschulplätzen von bislang 76 Plätzen auf rund 140 Grundschulplätze bzw. einen Grundschul-Zug erhöhe und dieser Bedarf im städtebaulichen Vertrag zu berücksichtigen sei.
Durch den bezirklichen Schulträger sei das Grundschulnetz baulich und organisatorisch so weiterzuentwickeln, dass mit Fertigstellung der geplanten Wohnungsneubauten des Bebauungsplanentwurfs 1-62a und umliegender die Nachfrage erhöhender Vorhaben die wohnortnahe Grundschulversorgung zeitgerecht abgesichert wird.
Abwägung: Der infolge der Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzeptes erhöhte Platzbedarf an Grundschulplätzen wurde im städtebaulichen Vertrag vom 13. April 2016 zwischen dem Land Berlin und dem Haupteigentümer des ehemaligen Bahngeländes westlich der Heidestraße bereits berücksichtigt.

Um den aus der Gebietsentwicklung beiderseits der Heidestraße resultierenden Bedarf an Grundschulplätzen abzudecken und weitere absehbare Platzbedarfe im Umfeld des Plangebietes zu befriedigen, ist die Errichtung eines Schulneubaus am Standort Chausseestraße/Boyenstraße etwa 700 m östlich des Plangebietes geplant. Eine angemessene finanzielle Beteiligung bei der notwendigen Herstellung der benötigten Grundschulplätze wird im o.g. städtebaulichen Vertrag und im städtebaulichen Vertrag vom 9. Dezember 2014 (vorrangig für die Flächen östlich der Heidestraße) geregelt.

<u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IA und IB</u>

Stellungnahme: Es wird darauf hingewiesen, dass in der Begründung noch auf die AV Einzelhandel 2007 Bezug genommen wird, seit 2014 jedoch eine neue AV Einzelhandel gelte. Mit der Fortschreibung der AV Einzelhandel 2014 habe sich die Sortimentszuordnung geringfügig verändert: So sei die Gruppe „Krafträder, Kraftradteile und -zubehör“ nicht mehr zen-

trenrelevant. Neu zentrenrelevant seien dagegen „Wasch-/ Putz- und Reinigungsmittel“ sowie „Organisationsmittel für Bürozwecke“. Bei anderen Sortimentsgruppen habe sich die Bezeichnung leicht verändert (z.B. bei Blumen). Dies sei relevant für die textlichen Festsetzungen 1.2, 1.3 sowie 1.7a.
Bei der sortimentsgruppenspezifischen Feinsteuerung der textlichen Festsetzungen 1.2 und 1.3 sollte von Haupt- bzw. Kernsortimenten gesprochen werden, damit zentrenrelevante Sortimentsgruppen zumindest als Randsortiment ermöglicht werden (was betrieblich meist erforderlich ist). Zu prüfen sei dann, ob die zentrenrelevanten Randsortimente gem. Anhang III Ziffer 6 Abs. 3 der AV Einzelhandel 2014 auf max. 10 % der jew. vorhabenbezogenen Verkaufsfläche zu begrenzen sind.

Abwägung: Die Sortimentszuordnung und -bezeichnung wird in der textlichen Festsetzung 1.2 an die Sortimentsliste der aktuellen AV Einzelhandel 2014 angepasst.

Die Anregung, den Ausschluss zentrenrelevanter Sortimentsgruppen auf das Kernsortiment des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs zu beschränken, wird in der textlichen Festsetzung 1.2 ebenfalls berücksichtigt. Weitergehende Festsetzungen zur Beschränkung der dann zulässigen zentrenrelevanten Randsortimente sind nicht erforderlich, da Einzelhandelsbetriebe im Gewerbegebiet ohnehin nur ausnahmsweise auf der Grundlage einer Einzelfallprüfung zulassungsfähig sind. Die Gewährung der Ausnahme kann entsprechend daran geknüpft werden, dass zentrenrelevante Randsortimente nicht mehr als 10 % der jeweils vorhabenbezogenen Verkaufsfläche einnehmen. I

In der Begründung werden die Aussagen zur Beschränkung des Einzelhandels im Gewerbegebiet (III.3.1.2) unter Berücksichtigung der geänderten Sortimentsliste der AV Einzelhandel 2014 und der Differenzierung zwischen Kern- und Randsortimenten des Warenangebotes korrigiert und ergänzt und die Bezugnahme auf die AV Einzelhandel auch in weiteren Textabschnitten aktualisiert.

In der textlichen Festsetzung 1.3 sind keine Anpassungen erforderlich. Durch sie werden auf räumlich sehr begrenzten Flächen in den künftigen Zugangsbereichen zum geplanten S-Bahnhof an der Perleberger Brücke ausnahmsweise (kleine) Einzelhandelsbetriebe mit bestimmten zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung ermöglicht.
Die benannten Warensortimente sind auf die Versorgung für den Reisebedarf zugeschnitten und sollen deshalb nicht erweitert werden.

Stellungnahme: Zur Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1) sowie zur Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen ergeben sich in der Begründung keine Änderungen oder Ergänzungen.

Abwägung: Kenntnisnahme

<u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Z MI</u>

Stellungnahme: Aus Sicht der für ministerielle Grundsatzangelegenheiten zuständigen Abteilung (Prüfung und Genehmigung Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke und Technische Ausrüstung) bestehen gegen den Bebauungsplanentwurf keine Bedenken.

Abwägung: Kenntnisnahme

<u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Wohnungsbauleitstelle</u>

Stellungnahme: Aus Sicht der Wohnungsbauleitstelle sei die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung zur Realisierung neuen Wohnraums bzw. die Sicherung von Wohnungsbauflächen grundsätzlich zu begrüßen.

Auf Basis der Vorabstimmungen und der Sicherung der Belange des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung im Rahmen des städtebaulichen Vertrages (unterschrieben am 13. April 2016) ergeben sich für das Bebauungsplanverfahren seitens der Wohnungsbauleitstelle keine weiteren Hinweise bzw. Änderungsanmerkungen.

Abwägung: Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. VII B und Verkehrslenkung Berlin

Stellungnahme: Zur Stellungnahme vom 15. Oktober 2014 gebe es aus verkehrsplanerischer Sicht keine Ergänzungen. Man gehe hierbei davon aus, dass sich an den Grundzügen der Planung in verkehrlicher Hinsicht keine Änderungen gegenüber dem Stand von 09/2014 ergeben haben. Die seinerzeit gegebenen Hinweise seien in der aktuellen Fassung berücksichtigt worden.
Es wird auf einen Korrekturbedarf in der Begründung unter Punkt I.3.4.3 hingewiesen, da die Straßenbahnstrecke zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof zwischenzeitlich in Betrieb genommen wurde.

Abwägung: Das verkehrliche Erschließungskonzept ist gegenüber dem Stand 2014 unverändert geblieben. Eine Verkehrsprognose auf Grundlage des aktuellen, seit 2014 überarbeiteten städtebaulichen Konzeptes weist die verkehrliche Leistungsfähigkeit der geplanten gebietsinternen Straßen und deren Anbindung an die Heidestraße nach.
Die Aussagen in der Begründung unter Punkt I.3.4.3 („Stadtentwicklungsplan Verkehr“) werden dem Hinweis entsprechend redaktionell angepasst.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. VIII D

Stellungnahme: Aus Sicht der Wasserbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planungsziele.
Hinsichtlich des überarbeiteten Entwässerungskonzeptes, das die Einleitung des Niederschlagswassers in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal vorsieht, wird auf den Eingang eines entsprechenden Antrags bei der Wasserbehörde hingewiesen. Unter der Voraussetzung, dass die vorgesehenen Maßnahmen auch umsetzbar sind, könne die Niederschlagsentwässerung des Plangebiets als gesichert gelten.

Abwägung: Die Zustimmung zur Planung und zum Entwässerungskonzept wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme: Ergänzend werden Hinweise zu Grundwasserbenutzungen im Zusammenhang mit Grundwasserabsenkungen der Baumaßnahme S 21 gegeben. Man empfehle diesbezüglich, die Ausführungen auf S. 182-183 der Begründung (Abwägung zur Stellungnahme der Wasserbehörde im Rahmen der Beteiligung 2014) zu ergänzen.
Seit 2014 seien mit der 5. Planänderung zur S 21 weitere Grundwasserabsenkungen geregelt worden und auch der vorliegende 6. Antrag auf Planänderung beinhalte Grundwasserabsenkungen.
Um die Auswirkungen dieser Grundwasserabsenkungen auf die Umgebung, die Schutzgüter und damit auch auf die im Plangebiet benannten Boden- und Grundwasserverunreinigungen bewerten und überwachen zu können, sei zum Bau der S 21 die Erstellung eines Grundwassermodells und die Modellierung der hydraulischen Auswirkungen gefordert worden.
Für Anträge Dritter für baubedingte Grundwasserentnahme könne hier der Anschluss an das Grundwassermodell notwendig werden, um die gegenseitigen Beeinflussungen der Entnahmen und deren Auswirkungen auf die Grundwassersituation darzustellen, zu bewerten und ggf. Sicherungsmaßnahmen zu fordern.
Auf Grund der direkten Auswirkungen für die zukünftigen Bauherrn bitte man, auch diese Information in die B-Planbegründung aufzunehmen, da diese Forderungen in die Nebenbe-

stimmungen der wasserbehördlichen Erlaubnisse für baubedingte Grundwasserbenutzungen eingehen werden.

Abwägung: Die Hinweise im Zusammenhang mit notwendigen Grundwasserbenutzungen werden zur Kenntnis genommen und die Begründung entsprechend ergänzt.

Abschließend ist anzumerken, dass die Bauflächen – mit Ausnahme des Grundstücks Döberitzer Straße 3 – alle außerhalb der planfestgestellten temporären Baustelleneinrichtungsflächen der S-Bahn liegen und die Ausführung der Hochbaumaßnahmen mit erforderlichen Grundwasserbenutzungen voraussichtlich überwiegend erst nach Abschluss der Bauarbeiten zur S 21 erfolgen wird.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. IX

Stellungnahme: Aus der Sicht des anlagenbedingten Schallschutzes werde angemerkt, dass die Aussage in der Begründung im Kap. III.3.1.2, dass gewerbliche Anlagen nur mit einem Störgrad wie in einem Mischgebiet angesiedelt werden dürfen, eine qualitative und damit unsichere Aussage sei. So könne z.B. ein Discounter seine Kühlanlagen so errichten, dass erhebliche Belästigungen auftreten oder aber auch so, dass keine auftreten. Der Betrieb bleibe der gleiche.
Es wäre eine Formulierung angemessen, die aussagt, dass der Nachweis der immissionsrechtlichen Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren zu führen sei. Dies sei eigentlich selbstverständlich, werde aber in der Praxis oft nicht so gehandhabt. Diese Formulierung würde auch die Chance bieten, Firmen anzusiedeln, die nach dem „Störgrad“ zunächst als nicht passend angesehen werden müssen.

Abwägung: Die Begrenzung des Störgrades von Betrieben und Anlagen im Gewerbegebiet erfolgt auf der Grundlage von § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO und bezieht sich auf die besonderen Eigenschaften (hier Störgrad/Emissionsverhalten) des jeweiligen Betriebes bzw. der jeweiligen Anlage.
Die Festsetzung erfolgt analog zur eingeführten Gebietsdefinition von Mischgebieten in der BauNVO und entsprechender Rechtsprechung hierzu. Die textliche Festsetzung 1.4 regelt die Nutzungsbeschränkungen im Gewerbegebiet insofern ausreichend und abschließend.

In der Begründung (Kap. III.3.1.2) wird klarstellend noch der gewünschte Hinweis aufgenommen, dass der Nachweis der immissionsrechtlichen Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren zu führen ist. Es wird zudem ergänzt, dass für die Beurteilung, ob ein Gewerbebetrieb zu den „das Wohnen nicht wesentlich störenden“ Gewerbebetrieben im Sinne des § 6 Abs. 1 BauNVO gehört, in der Regel nicht von den konkreten Verhältnisse des jeweiligen Betriebes auszugehen ist, sondern von einer (begrenzten) typisierenden Betrachtungsweise. Es kommt in der planungsrechtlichen Beurteilung auf die andere Nutzung an, die durch einen Betrieb gestört wird oder gestört werden kann.

Stellungnahme: Die mit dem überarbeiteten Bebauungsplanentwurf geänderte städtebauliche Konzeption hat keine, bzw. nur geringe Auswirkungen auf die zu erwartenden verkehrsverursachten Immissionsbelastungen im Plangebiet. Insofern habe die Stellungnahme vom 23. Oktober 2014 weiterhin Gültigkeit, insbesondere hinsichtlich der Verkehrslärmproblematik.

Bezüglich der im Begründungsentwurf enthaltenen Abwägung werde darauf verwiesen, dass die Schaffung lärmrobuster Bebauungsstrukturen zwar durchaus eine Strategie zur Konfliktminderung darstelle, aber der Lärmaktionsplan und die *Handreichung zur Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung – Aspekt Verkehrslärm* – vorrangig die Lärmminderung durch aktive Maßnahmen beinhalten.
Zielsetzung des Lärmaktionsplanes sei dabei die Einhaltung der definierten Zielwerte von 65/55 dB(A) tags/nachts. Allein mit der Sicherstellung lärmrobuster Strukturen sei die Zielsetzung der Lärmaktionsplanung nicht erfüllt. Dies gelte insbesondere für Gebiete mit Lärm-

belastungen oberhalb von 70/60 dB(A) tags/nachts, in denen die absolute Schwelle der Zumutbarkeit (Gesundheitsgefährdung) erreicht sei. Im Plangebiet werde diese Schwelle zum Teil sehr deutlich überschritten.

Abwägung: Die Bebauungsplanbegründung setzt sich ausführlich mit den Möglichkeiten und Grenzen aktiver Schallschutzmaßnahmen auseinander. Im Plangebiet selbst bestehen dafür jedoch nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, da sich die Hauptlärmemittenten (Heidestraße und Bahnanlagen) nicht im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans befinden.

Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg durch Lärmschutzanlagen zwischen Fahrbahn und Gebäuden können im angebauten Straßenraum zudem weder räumlich, funktional oder gestalterisch verträglich angeordnet werden (u.a. wegen der Zerschneidungswirkung solcher Anlagen und notwendigen Gebiets- und Grundstückszufahrten) und würden überdies in den oberen Geschossen kaum Wirkung zeigen. Im Bereich der nördlichen Platzfläche widerspricht die Anordnung einer Lärmschutzwand vor allem der intendierten Sicht- und Wegeverbindung zwischen den Freiflächen beiderseits der Heidestraße.
Eine Lärmschutzwand entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze, d.h. der Grundstücksgrenze zu den Bahnanlagen, hätte aufgrund des mindestens 8 m betragenden Abstands zu den Gleisen und der im Norden über Geländeniveau ansteigenden Bahntrassen lediglich eine eingeschränkte Schutzwirkung in den unteren Geschossen der angrenzenden Bebauung und kann selbst bei einer Höhe von 7 m ein nahezu vollflächiges Überschreiten der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 und ein teilweises Überschreiten der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung bei bahnzugewandten Gebäuden nicht verhindern. Eine entsprechende Schallschutzwand wird deshalb nur zum Schutz der Parkanlage mit Kinderspielplatz eingefordert.
Die Errichtung eines Galeriebauwerks entlang der Grenze zu den Bahnanlagen würde stadtgestalterisch unvertretbare Dimensionen erfordern, um einen halbwegs wirksamen Schallschutz bieten zu können (z. B. bei 7 m Höhe ein 12 m tiefes Dach, um als Beugungskante in Bezug auf beide Gleise der HUL-Wendeanlage wirksam zu werden) und ist hinsichtlich der Realisierbarkeit grundsätzlich fraglich.
Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass aus städtebaulichen, gestalterischen sowie bautechnischen und Kostengründen aktive Lärmschutzmaßnahmen, die einen ausreichenden Schutz der geplanten Wohnnutzungen bieten, nicht mit einem zum Schutzziel in angemessenem Verhältnis stehenden Aufwand realisierbar sind.
Im Bebauungsplan sind deshalb ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen vor allem für die geplante Bebauung notwendig. Mit den getroffenen Festsetzungen insgesamt können die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotz der hohen Vorbelastung durch Verkehrslärm in allen Teilbereichen des Plangebietes gewährleistet werden.

Stellungnahme: Zudem werde darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan keine Rechtsgrundlage für die Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierung oder LSA-Abschaltung darstelle. Insofern sei die Abwägung zum 2014 gegebenen Hinweis, „dass bei Durchführung der Planung eine Konfliktbewältigung durch nachgelagerte Fachplanungen – hier Lärmaktionsplanung entsprechend § 47d BImSchG – nach jetzigem Kenntnisstand nicht erreicht werden kann“, nicht sachgerecht.

Abwägung: Die Einschätzung, dass der Lärmaktionsplan keine Rechtsgrundlage für die Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierung oder LSA-Abschaltung darstellt, wird geteilt.
Die Rechtsgrundlage für die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist der § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Darin ist geregelt, dass die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken nicht nur aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken können, sondern u.a. auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Die Tempo-30-Anordnung an Berliner Hauptverkehrsstraßen im Nachtzeitraum ist Teil eines aus dem Lärmaktionsplan abgeleiteten Gesamtkonzeptes zur Lärmminderung

Die Einschätzung, dass – ergänzend zu den umfangreichen im Bebauungsplan eingeforderten Schallschutzmaßnahmen – auch Verringerungen der Lärmbelastungen im Rahmen der Planungsumsetzung der Bebauungsplaninhalte möglich sind, wird insofern aufrechterhalten und weiterhin die Prüfung entsprechender Maßnahmen wie eine Abschaltung von Lichtsignalanlagen im Nachtzeitraum und die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) empfohlen.
Die diesbezüglich missverständliche Abwägung der benannten Stellungnahme aus 2014 (in Kap. V.9 der Begründung) wird dem Hinweis entsprechend korrigiert.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Abt. X

Stellungnahme: Innerhalb der Abteilung X wurden die Fachbereiche X F 1, X OI, X OS, X OW, X PSA, X PSE, X PW, X PI A, X PI E beteiligt.
Der Fachbereich X OI – unterstützt durch den Bereich X PI E – weist darauf hin, dass nach aktueller Rechtslage keine Zuständigkeit der Abt. X für die spätere Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwand besteht. Sie sei keine Lärmschutzwand im Zuge einer Straße oder eines Weges und somit kein Ingenieurbauwerk nach DIN 1076. Dementsprechend könne die Wand als Bauwerk nach der BauOBln errichtet werden.

Es werde darauf hingewiesen, dass der für das geplante Lärmschutzbauwerk zwingend erforderliche Wartungs- und Sicherheitsstreifen von mind. 2 m Breite nicht innerhalb des Plangebiets und nicht auf landeseigenen Flächen berücksichtigt wurde.
Die Lärmschutzwand längs der Bahnstrecke sei kein kreuzendes Bauwerk und unterliege nicht dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Aus diesem Grund bestehe bei der DB Netz AG keine Duldungspflicht für die Zugänglichkeit zu dieser Wand.
Die angestrebte vertragliche Regelung zur Sicherung der Zugänglichkeit setze das Einvernehmen mit der DB Netz AG voraus und würde dem Privatrecht unterliegen. Die Voraussetzungen dafür seien im Rahmen der Bebauungsplanbearbeitung zu schaffen. Entweder werde zum Zeitpunkt der Bebauungsplanfestsetzung eine mit der DB Netz AG abgeschlossene Vereinbarung vorgelegt oder ein 2 m breiter Streifen werde bis dahin von der DB Netz AG käuflich erworben.
Der Ankauf für das Land Berlin habe gegenüber einer Vereinbarung Priorität. Hoheitliche Aufgaben für die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht zu der 5 m hohen Lärmschutzwand auf einer öffentlichen Grünfläche sind auf der Basis einer privatrechtlichen Vereinbarung nicht in dem gebotenen Umfang (Zugang jederzeit sowie uneingeschränkt) und nicht auf Dauer (jederzeit kündbar) sicher erfüllbar.
Alternativ wird angeregt, die Fläche mit der geplanten Lärmschutzwand mind. 2 m von der Grundstücks- und Bebauungsplangrenze abzurücken.

Abwägung: Die Flächen für die Parkanlage einschließlich Lärmschutzwand werden gemäß städtebaulichem Vertrag vom 13. April 2016 von den Eigentümern an das Land Berlin abgetreten. Infolge dessen wird das Lärmschutzbauwerk zukünftig der Verkehrssicherungspflicht und der Unterhaltungslast des Landes Berlin unterliegen.

Ein Abrücken der Fläche für die Lärmschutzwand von der Grundstücksgrenze ist nicht Ziel der Planung, um die öffentliche Grünfläche in ihrer Größe und Nutzbarkeit nicht zu beschränken. Auch bei einem Ankauf jetziger Bahnflächen würden zwischen Lärmschutzwand und Bahnanlagen öffentliche Flächen entstehen, die dauerhaft einer sinnvollen Nutzung entzogen wären und ggf. eine weitere Abgrenzung gegenüber dem Bahngrundstück erforderlich machen würden.
Deshalb wird angestrebt, die Lärmschutzwand möglichst nah an der Grundstücksgrenze zu errichten und bahnseitig eine ausreichende Zugänglichkeit zum Zwecke der Bauwerksüberwachung und -prüfung nach DIN 1076 über das angrenzende Bahngrundstück zu gewähr-

leisten. Innerhalb der dafür verfügbaren mindestens 8 m breiten Flächen zwischen der Grundstücksgrenze und dem ersten Bahngleis soll die rechtliche Absicherung der Zugänglichkeit über die Eintragung einer Grunddienstbarkeit auf dem Grundstück der DB AG für einen mindestens 2 m breiten Wartungsweg erfolgen. Mit Schreiben vom 13. Juli 2016 hat die DB AG bestätigt, dass sie ein entsprechendes Geh- und/oder Fahrrecht einräumen und eine entsprechende Grunddienstbarkeit zu Gunsten des Nachbarn bestellen wird.

Landesdenkmalamt

Stellungnahme: Gegen die Aufstellung des Bebauungsplans bestehen seitens des Landesdenkmalamtes keine Bedenken.

Abwägung: Kenntnisnahme

Berliner Feuerwehr

Stellungnahme: Es werde darauf hingewiesen, dass keine Löschwasserbrunnen vorhanden sind, eine ausreichende Löschwasserversorgung nicht dargestellt sei, erforderliche Zufahrten und die Löschwasserversorgung bestehender Gebäude auch während der Bauphase gesichert bleiben müssen und das Merkblatt „Brandschutz auf Baustellen“ zu beachten sei.

Zum geplanten Bauvorhaben auf dem Brachgelände werde man im Rahmen der Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren Stellung nehmen, da sich derzeit nur allgemeine Aussagen treffen ließen und ein entsprechender Brandschutznachweis noch nicht erstellt wurde.

Hinsichtlich der Erschließung wird auf die Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr hingewiesen. Bei der Herstellung des zweiten Rettungsweges über Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr seien die Empfehlungen zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (Hinweise zu Baumpflanzungen/Begrünungen im Zusammenhang mit Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Anleiterung) zu beachten.

Abwägung: Die allgemeinen Hinweise zur Löschwasserversorgung, zur rettungstechnischen Erschließung von Gebäuden und zur Erstellung des Brandschutznachweises betreffen die Planungsumsetzung und sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen. Auswirkungen auf abwägungsrelevante Belange sind aus der Stellungnahme nicht erkennbar. Im Rahmen der Erarbeitung der Baugenehmigungsunterlagen und des Brandschutznachweises erfolgt hierzu eine Abstimmung mit der Berliner Feuerwehr.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Stellungnahme: Gegen die Durchführung der vorgesehenen Arbeiten bestehen keine Bedenken.
Vorsorglich wird auf den Omnibuslinienverkehr im Planbereich hingewiesen. Sollten Maßnahmen erforderlich werden, die den Omnibuslinienbetrieb beeinträchtigen, wird um rechtzeitige Information vor Baubeginn gebeten.

Abwägung: Der Omnibuslinienverkehr wurde bei der Festsetzung der Breite der Heidestraße (B-Plan 1-63) sowie bei den künftig öffentlichen Verkehrsflächen im Norden des Plangebietes 1-62a (potenzielle Anfahrung des südlichen S-Bahnzugangs am Nordhafenplatz) berücksichtigt.
Die allgemeinen Hinweise zur Gewährleistung des Omnibusverkehrs während der Bauzeit können erst auf nachfolgenden Planungsebenen berücksichtigt werden.

Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)

Stellungnahme: Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe würden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt.
Auch aus reinigungstechnischer Sicht beständen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme.

Es werden allgemeine Hinweise zur baulichen Gestaltung des öffentlichen Straßenlandes gegeben, die einer qualitativ guten und kostengünstigen Leistungserbringung dienen (Anforderungen an die Befestigung von Straßen, die Mindestbreiten, Wendemöglichkeiten, Anordnung von Parkständen, Ein- und Aufbauten …). Außerdem wird um rechtzeitige Mitteilung der Verkehrsübergabe und um eine Übersicht der als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten Bereiche (Widmungskarte) gebeten sowie die Angabe von reinigungstechnischen Besonderheiten, wie die Winterdienstpflicht für Gehwegflächen ohne Anlieger oder Einschränkungen der Befahrbarkeit von Gehwegflächen.

Abwägung: Die Zustimmung zur Planung wird zur Kenntnis genommen.
Die allgemeinen Hinweise zur baulichen Gestaltung des öffentlichen Straßenlandes, zur Verkehrsübergabe und Widmung betreffen die Planungsumsetzung und sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen.

Stellungnahme: Aus Sicht der Abfallentsorgung beständen grundsätzlich keine Einwände gegen das geplante Vorhaben.
Im Zusammenhang mit der Maßgabe des Bebauungsplans Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO - u.a. für Müllsammelplätze - ausnahmsweise zuzulassen, werde von der Müllabfuhr darauf hingewiesen, dass Müllsammelplätze innerhalb von Gebäuden nur niveaugleich zum öffentlichen Straßenland und somit ausschließlich im Erdgeschoss und an der straßenzugewandten Gebäudeseite errichtet werden sollten.
Hinsichtlich der Befahrbarkeit des ausgewiesenen "Fußgänger- und Radfahrbereichs" durch Müllfahrzeuge wird auf eine erforderliche Mindestbreite von 3,50 m und eine straßenverkehrsrechtliche Aufteilung für Fuß- und Radverkehr hingewiesen.
Ergänzend werden allgemeine Hinweise zur Abfuhr (Entleerungsturnus und Anzahl der Standbehältnisse) gegeben.

Abwägung: Die Hinweise zur Anordnung von Müllsammelplätzen in Gebäuden betreffen die Planungsumsetzung und sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen.

Die Hinweise zu den erforderlichen Mindestbreiten von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind im Bebauungsplan berücksichtigt. Die „verkehrsberuhigten Bereiche“ und die „Fußgänger- und Radfahrbereiche“ weisen alle Breiten von deutlich mehr als 3,5 m auf; die straßenverkehrsrechtliche Aufteilung ist dagegen nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die Hinweise zur erforderlichen Anzahl von Müllbehältnissen und zum Entleerungsturnus betreffen ausschließlich die Planungsumsetzung und sind nicht bebauungsplanrelevant.

<u>Berliner Wasserbetriebe (BWB)</u>

Stellungnahme: Zum Bebauungsplanverfahren 1-62a habe man mit Schreiben vom 13.1 Oktober 2014 eine Stellungnahme abgegeben, welche vollständig unter Punkt V.9 Beteiligung der Behörden aufgeführt sei. Zu der Abwägung dieser Stellungnahme gebe es von Seiten der Berliner Wasserbetriebe keine Einwände.

Abwägung: Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.
Die in der Stellungnahme 2014 eingeforderten entwässerungs- und wasserversorgungstechnischen Konzeptionen wurden mittlerweile erarbeitet und auch diesbezügliche Abstimmungen durchgeführt. Das aktuelle Entwässerungskonzept sieht ein modifiziertes Trennsystem vor. Dabei wird das Niederschlagswasser von den Quartiersstraßen und Plätzen sowie den versiegelten Flächen und Dachflächen auf den Baugrundstücken in den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (BSSK) eingeleitet. Das anfallende häusliche Schmutzwasser wird in den Mischwasserkanal in der Heidestraße eingespeist.
Zur Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Plangebiet 1-62a zum BSSK ist der Bau eines Regenwasserkanals (DN 1000) geplant, der die Heidestraße auf Höhe der Planstraße 1.1 quert. Östlich der Heidestraße soll in der dortigen Grünfläche ein Einleitbauwerk in die

Böschung zum Nordhafenbecken eingeplant werden.
Zur Ausgestaltung des Einleitbauwerks und zum Leitungsverlauf liegt eine abgestimmte Planung seitens der BWB vor, eine Sicherung der Anlagen innerhalb der öffentlichen Grünfläche (außerhalb des Plangebietes 1-62a) zugunsten der BWB erfolgt über den der Abschluss von Gestattungsverträgen. Im Plangebiet werden die Leitungen der BWB ausschließlich über öffentliche Verkehrsflächen verlaufen. Leitungsrechte auf privaten Grundstücksflächen sind nicht erforderlich.

NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg

Stellungnahme: Es wird auf Gasleitungen im Bereich des Bebauungsplangebietes gemäß beiliegender Bestandspläne und mögliche Lage-Abweichungen hingewiesen, weshalb die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen unzulässig sei und die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen festzustellen seien. Im unmittelbaren Bereich der Leitung sei auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten.
Im angefragten räumlichen Bereich befänden sich Anlagen mit einem Betriebsdruck größer 4 bar.
Es wird darauf hingewiesen, dass stillgelegte Leitungen in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten sind und mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist.
Weitere allgemeine Hinweise zu den abgegebenen Planunterlagen betreffen die Aktualität und den räumlichen Umgriff der Auskunftserteilung sowie Maßgaben zur Verwendung der Planunterlagen in der Bauphase.

Abwägung: Die Hinweise auf bestehende Leitungen werden zur Kenntnis genommen. Ausweislich der Bestandspläne sind übergeordnete Leitungen nur in den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen (Heidestraße, Perleberger Straße/Fennstraße) vorhanden.
Die benannten Leitungstrassen befinden sich auch künftig vollständig innerhalb von öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Notwendige Umverlegungen im Rahmen der Neubebauung betreffen nur Anlagen und Leitungstrassen der internen Gebietsversorgung. Entsprechende Aussagen sind in der Begründung zum Bebauungsplan bereits enthalten.

Die weiteren Hinweise zu den abgegebenen Planunterlagen betreffen die Planungsumsetzung und sind nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.

Stellungnahme: Es wird darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Bebauungsplanes seitens der NBB zurzeit keine Planungen beständen.
Eine Versorgung des Planungsgebietes sei grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen seien gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

Abwägung: Fragen der technischen Erschließung der geplanten Neubebauung betreffen vorrangig die Ausführungsplanung.
Auf der Ebene des Bebauungsplans werden durch die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet grundsätzlich die Voraussetzungen zur Unterbringung der Leitungstrassen in ausreichendem Umfang planungsrechtlich gesichert.

Stellungnahme: Es werden allgemeine Hinweise zu Baumpflanzungen, Rodungs- und Baumfräsarbeiten im Bereich von Gasleitungen gegeben, durch die eine Beschädigung von Leitungen ausgeschlossen werden soll.

Dies betrifft vor allem erforderliche Mindestabstände zu Leitungen bei Baumpflanzungen (ohne Sicherungsmaßnahmen mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen, bei Unterschreitung dieses Abstandes Festlegung von Schutzmaßnahmen in Abstimmung mit der NBB und ggf. Verwendung flach wurzelnder Bäume).

Sofern im Rahmen des Abrisses von baulichen Anlagen die Trennung von Leitungen notwendig werde, wird eine frühzeitige Beauftragung bei der NBB erbeten.

Abwägung: Die Anforderungen und Sicherheitsbestimmungen im Hinblick auf Baumpflanzungen, Rodungs- und Baumfräsarbeiten betreffen die Umsetzung der Bebauungsplaninhalte und können erst auf nachfolgenden Planungsebenen berücksichtigt werden. Dies betrifft auch ggf. erforderliche Leitungstrennungen bei Gebäudeabrissen.

Stellungnahme: Im Falle einer vorhandenen Gas-Straßenbeleuchtung solle man sich an den Betreiber (Vattenfall Europe Netzservice GmbH, BerlinLicht) wenden und Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, zusätzlich an die Colt Technology Services GmbH richten.

Abwägung: Eine Gas-Straßenbeleuchtung ist im Plangebiet nicht vorhanden, außer Betrieb befindliche Gasleitungen beschränken sich im Plangebiet auf Hausanschlussleitungen.

Vattenfall Europe Business Services GmbH

Stellungnahme: Im Namen der Stromnetz Berlin GmbH werde unter Bezug auf die Stellungnahme vom 9. Oktober 2014 darauf hingewiesen, dass sich im betrachteten Gebiet Mittel- und Niederspannungsanlagen, zwei Netzstationen (N33061 und N33279) sowie eine Übergabestation (B32471) der Stromnetz Berlin GmbH befinden (ein Plan mit den vorhandenen Anlagen ist beigefügt).
In dem angegebenen Bereich seien im Bereich Heidestraße alle Kabel verlegt. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung könne man zurzeit keine Aussage treffen.

Abwägung: Die Hinweise auf bestehende Leitungen und Anlagen werden zur Kenntnis genommen. Der Versorgung dienende Nebenanlagen, zu denen die benannten Netz- und Übergabestationen gehören, können in den Baugebieten zugelassen werden; einer gesonderten planungsrechtlichen Sicherung bedarf es dafür nicht.
Auf den Leitungs- und Anlagenbestand wird in der Begründung hingewiesen.

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit (LAGetSi)

Stellungnahme: Hinweis auf das östlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals gelegene Heizkraftwerk Scharnhorststraße. Die Vattenfall Europe Wärme AG habe im vergangenen Jahr nach § 16 Abs.1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) i.V. mit Nr. 1.1 des Anhang 1 zur 4. BImSchV, Verfahrensart G, Anlage gem. Artikel 10 der RL 2010/75/EU die wesentliche Änderung des Heizkraftwerks beantragt.
Die geplante Änderung bestehe im Wesentlichen aus der Stilllegung und Demontage des bestehenden Dampferzeugers sowie des BHKW-Moduls und der ersatzweisen Errichtung einer Gasturbinenanlage mit Abhitzekessel und Zusatzfeuerung. Damit soll die Gesamtfeuerungswärmeleistung des Heizwerkes von 182,7 MW auf 241 MW erhöht werden.
Die neuen Anlagenteile sollen in einem neu zu errichtenden Gebäude untergebracht, ein neuer Schornstein mit einer Höhe von 50 m errichtet und die neuen Anlagenteile 8.760 Stunden pro Jahr betrieben werden. Die Inbetriebnahme der geänderten Anlage ist im 4. Quartal 2016 vorgesehen.
Gegen den Genehmigungsbescheid vom 22. Februar 2016 wurde durch Anwohner Widerspruch eingelegt; das Verfahren wurde noch nicht abschließend beschieden.

Bei der Bauplanung seien die Immissionen, insbesondere Lärmbelastungen, die durch das Kraftwerk entstehen, mit einzubeziehen und zu berücksichtigen.
Weitere für den B-Plan relevante immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi seien nicht bekannt.

Abwägung: Das nordöstlich der Scharnhorststraße gelegene Heizkraftwerk ist weit genug entfernt, um Lärmimmissionen in relevanter Größenordnung für das Plangebiet ausschließen zu können.

IT Dienstleistungszentrum Berlin

Stellungnahme: Es seien fernemeldetechnische Sicherheitsanlagen betroffen. Gegen den Bebauungsplan 1-62a beständen keine Einwände und Bedenken.

Abwägung: Die Zustimmung zur Planung wird zur Kenntnis genommen.

50 Hertz

Stellungnahme: Es wird mitgeteilt, dass sich im Plangebiet derzeit keine Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH (u. a. Umspannwerke, Freileitungen und Informationsanlagen) befinden oder in nächster Zeit geplant sind.

Abwägung: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Industrie- und Handelskammer Berlin

Stellungnahme: Es werden Bedenken gegen die neu aufgenommene Festsetzung 1.8 zur sozialen Wohnraumförderung erhoben, da sie nicht geeignet sei, dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung Rechnung zu tragen und die Festsetzung eines fixen Anteils an geförderten Wohnungen im Bebauungsplan auch im Grundsatz nicht sinnvoll sei. Es werde angeregt, die Festsetzung zu streichen.
Zur Begründung wird angeführt, dass die Anwendung des Berliner Modells in städtebaulichen Verträgen erfolgen soll und nur anhand konkreter Vorhaben eine Abschätzung der im Modell verankerten Angemessenheit der Belastungen vorgenommen werden könne. Insofern seien investitionsunabhängige pauschale Festlegungen über Festsetzungen im Angebotsbebauungsplan ungeeignet, da sie ggf. zu unzumutbaren Belastungen – auch durch ergänzende Erfordernisse zur Beteiligung am Infrastrukturbau (Straßen, Kitas) – führen könnten und wirtschaftliche Belange nicht angemessen berücksichtigten. Dies könne städtebaulich sinnvolle Lösungen einschränken und es drohten städtebauliche Missstände, wenn Investitionen nicht mehr rentierlich erfolgen könnten und eine Bebauung ausbleibe.

Weiterhin verhindere eine konkrete Festlegung des Anteils auch, dass ggf. ein höherer Anteil an Wohnungen mit Mietpreis- oder Belegungsbindung realisiert werden kann und der Verweis auf die alternative Realisierung in anderen Mischgebietsteilen oder im Sondergebiet sei nicht tragfähig, da bei einem Angebotsbebauungsplan nicht davon ausgegangen werden könne, dass die Investitionen aus einer Hand erfolgen.

Abwägung: Ausweislich der Begründung (Kap. III.3.1.5) besteht eine vertragliche Verpflichtung des Haupteigentümers im Plangebiet auf seinen Flächen mindestens 215 förderfähige Wohnungen zu errichten und für diese Mietwohnungen Wohnraumförderung Berlins in Anspruch zu nehmen. Eine Programmvormerkung für geförderten Wohnungsbau wurde bereits vorgenommen.
Die vertragliche Verpflichtung zur Errichtung dieser förderfähigen Wohnungen wird im Bebauungsplan insofern lediglich räumlich konkretisiert und die diesbezüglichen Festlegungen zum Umfang und zur Verortung des geförderten Wohnungsbaus erfolgten in Abstimmung und im Einvernehmen mit dem Grundstückeigentümer. Die alternativ ermöglichte Realisierung in anderen Mischgebietsteilen oder im Sondergebiet bezieht ausschließlich Flächen desselben Grundstückseigentümers ein.

Auch der benannte Aspekt der Angemessenheit wurde im Rahmen des städtebaulichen Vertrags (abgeschlossen am 13. April 2016) berücksichtigt. Eine diesbezügliche Prüfung hat ergeben, dass die mittels Bebauungsplan und städtebaulichem Vertrag geregelten Leistungen in der Summe und insgesamt angemessen sind.

Die darüber hinaus getroffenen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB für die Grundstücke mit Neubau- und Umnutzungspotenzialen im Mischgebietsteil MI 4.2 erfolgen im Sinne der Gleichbehandlung aller Grundstückseigentümer. Festsetzungen im Bebauungsplan zur sozialen Wohnraumförderung sind unabhängig von einem Vertragsabschluss im Sinne des Berliner Modells auch dann zu treffen, wenn ein städtebauliches Erfordernis dafür besteht. Diese Voraussetzung ist vorliegend gegeben, da aufgrund der verstärkten Nachfrage nach Wohnraum in Berlin, die Wohnbedürfnisse sozial schwacher Bevölkerungsgruppen und die Schaffung sozial stabiler Bewohnerstrukturen unter Berücksichtigung einer sozialen Durchmischung der Bevölkerung als erheblicher öffentlicher Belang, im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind.

Stellungnahme: Es wird auf die zu berücksichtigenden Belange der Anlieferung sowie der Ver- und Entsorgung bei der verkehrlichen Erschließung hingewiesen. Deshalb müssten die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung im südlichen Plangebiet (MI 4.1 und MI 4.2) auch für Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung sowie für Lieferverkehr befahrbar sein.

Abwägung: Alle Grundstücke im MI 4.1 und MI 4.2 sind über die Heidestraße, die Döberitzer Straße oder die Planstraße 3 an allgemein befahrbare öffentliche Verkehrsflächen angeschlossen. Grundstücksintern ist es zumutbar, die Müllentsorgung und die Anlieferung so zu organisieren, dass eine rückwärtige Anfahrt über die öffentliche Grünfläche einschließlich Wegeverbindung nicht erforderlich wird. Der dort geplante Fuß- und Radweg soll funktional und gestalterisch Bestandteil der Parkanlage werden, Fahrverkehre sollen zum Schutz der Aufenthalts- und Erholungsfunktion – mit Ausnahme einer Notfallerschließung (s.u.) – nicht ermöglicht werden.
Die eigenständige Festsetzung als Verkehrsfläche (mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrbereich) erfolgt vor dem Hintergrund der angestrebten Beleuchtung sowie der Gewährleistung eines Winterdienstes und ermöglicht im Rahmen der verkehrlichen Widmung auch die Zulassung einer rückwärtigen Notfallerschließung für die Bauflächen im MI 4.1 und MI 4.2 (vor allem für die Feuerwehr). Dies wäre bei einer Festsetzung als Grünfläche nicht möglich.

<u>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr</u>

Stellungnahme: Durch die wesentlichen Änderungen des Bebauungsplans werden die Belange der Bundeswehr berührt und beeinträchtigt, dem Bebauungsplan werde daher in dieser Form nicht zugestimmt.
Die Erhöhung der Bauhöhe von 101,4 m über Normalnull auf 123,6 m über Normalnull würde bedeuten, dass geplante Hochbauten, bei einer Geländehöhe von 34,3 m über Normalnull und einer maximalen Bauhöhe des höchsten Gebäudes von 89,3 m über Grund, bis rund 14,2 m in den Erfassungsbereich der Luftverteidigungsradar-Anlage TEMPELHOF hineinragen würden. Daraus würde sich aufgrund der breiten Gebäudefront in Verbindung mit den umliegenden bereits bestehenden dämpfungs- und verschattungswirksamen Hochbauten Berlins ein nicht unerhebliches Störpotenzial ergeben, welches radartechnisch und operationell nicht zu kompensieren wäre.
Es werde daher empfohlen die Störeinflüsse des geplanten Gebäudes und der umliegenden Hochbauten Signaturtechnisch begutachten zu lassen. Die Vorlage des Gutachtens sei im sich anschließenden Bauantragsverfahren ausreichend. Die Bundeswehr sei hierbei zwingend zu beteiligen.

Abwägung: Bezüglich der vorgebrachten Bedenken der Bundeswehr gegen den Bebauungsplan wird in der Stellungnahme selbst ein Lösungsweg aufgezeigt. Empfohlen wird, die Störeinflüsse des geplanten Gebäudes und der umliegenden Hochbauten signaturtechnisch begutachten zu lassen. Die Vorlage des Gutachtens ist im Baugenehmigungsverfahren ausreichend sowie die Bundeswehr dabei zu beteiligen. Unter diesen Voraussetzungen ist die

Vollziehbarkeit des Bebauungsplans möglich.
Die betroffenen Grundstückseigentümer werden im Rahmen einer eingeschränkten Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB schriftlich über die Restriktionen für das geplante Hochhaus an der Perleberger Brücke und die weitergehenden Anforderungen an die Begutachtung und Abstimmung im Baugenehmigungsverfahren informiert

In der Begründung (Kap. I.2.8 und III.3.2.5) wird bereits darauf hingewiesen, dass im Plangebiet die Unbedenklichkeit von Bauvorhaben im Hinblick auf die Störwirkungen auf Navigationsanlagen zu prüfen ist und sich diesbezüglich Vorbehalte für die Realisierbarkeit von Gebäuden mit einer Höhe von mehr als 82,50 m über NHN (Hochhausstandorte im Gewerbegebiet mit vierzehn oder mehr zulässigen Vollgeschossen) ergeben. Aussagen zur möglichen Beeinträchtigung der Luftverteidigungsradar-Anlage in Tempelhof werden ergänzt und in der Planzeichnung ein zusätzlicher Hinweis zur Berücksichtigung der Belange der Verteidigung aufgenommen.

Deutsche Bahn AG – DB Immobilien

Stellungnahme: Mitteilung darüber, dass weiterhin die Stellungnahme der DB AG aus 2014 zu berücksichtigen sei.
Hinweis auf die Lage des Plangebietes im Bereich der planfestgestellten Flächen des Vorhabens „S-Bahn-Berlin, S 21 Neubau“. Dies werde im B-Plan durch aufschiebend bedingte Festsetzung für die betroffenen Flächen berücksichtigt.
Die Flächen würden derzeit als Baustelleneinrichtungsfläche für die Errichtung der Rampen- und Brückenbauwerke und im Anschluss für die Baustelleneinrichtung der nachfolgenden Gewerke des Oberbaus sowie der bahntechnischen Ausrüstung genutzt. Bereits aus heutiger Sicht könnten die betreffenden Flächen nicht vor 2020 zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus werde durch das Land Berlin derzeit geprüft, ob der optionale „Haltepunkt Perleberger Brücke“ definitiv in die Bestellung zum Vorhaben S 21 aufgenommen wird. Sollte dies der Fall sein, würde ein Teil dieser Flächen ggf. auch über 2020 hinaus benötigt.

Die Befahrbarkeit der Döberitzer Straße als Baustellenzufahrt (als Gegenverkehr ausgelegt) muss jederzeit bis zur endgültigen Inbetriebnahme des 1. Bauabschnitts der S 21 gewährleistet sein. Aus Sicht der DB AG sei es empfehlenswert, die Döberitzer Straße erst nach Abschluss der Baumaßnahme als verkehrsberuhigten Bereich auszubauen.
Bei der späteren Bebauung gemäß B-Plan 1-62a seien die Baufelder mittels Bauzaun (mind. 2 m hoch) gegenüber den Verkehrsflächen der S 21 abzugrenzen.

Abwägung: Der Hinweis darauf, dass die temporär eisenbahnrechtlich planfestgestellten Flächen nunmehr nicht vor 2020 zur Umsetzung der Bebauungsplaninhalte zur Verfügung stehen werden, wird zur Kenntnis genommen. Dies ist vor allem für die Herstellung der Parkanlage einschließlich Spielplatz im Süden des Plangebietes von Bedeutung, während sich die künftigen Bauflächen – mit Ausnahme einer Teilfläche im MI 4.2 – alle außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen der S 21 befinden.
Größere Probleme ergeben sich infolge der benannten Bau- und Freigabeverzögerung nicht, da aufgrund des erforderlichen zeitlichen Planungs- und Realisierungsvorlaufs der Neubebauung nicht damit zu rechnen ist, dass bis zum Jahr 2020 bereits in größerem Umfang Wohngebäude errichtet werden und ihre Bewohner die Grünflächen nachfragen.
Grundsätzlich wäre es außerdem auch möglich, bereits Teile der Parkanlage/ Kinderspielplatz einschließlich Lärmschutzwand vor Entlassung der Baustelleneinrichtungsflächen aus der Planfeststellung fertig zu stellen, da die nördlichen Teilflächen der Grünanlage von der temporären eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht betroffen sind.

Die Hinweise zur Befahrbarkeit der Döberitzer Straße (Baustellenzufahrt) und zur Bauzaun-Abgrenzung von Bauflächen sind nicht bebauungsplanrelevant und können erst im Rahmen der Planungsumsetzung berücksichtigt werden.

Stellungnahme: Im Hinblick auf die gemäß textlicher Festsetzung 5.9 geplante Lärmschutzwand im Bereich der für die S21 planfestgestellten Flächen, werde darauf hingewiesen, dass diese Flächen nicht vor 2020 zur Verfügung gestellt werden können.
Gleiches gelte für eventuelle Maßnahmen zur schwingungstechnischen Abkopplung baulicher Anlagen von der S21 gemäß textlicher Festsetzung 5.11.
Die Lärmschutzwand werde im B-Plan als eine Grenzbebauung zur Liegenschaft der DB AG dargestellt. Grundsätzlich bestehen gegen dieses Vorhaben keine Bedenken, wenn die Ausführungsunterlagen zur Stellungnahme und Zustimmung vorgelegt würden.

Eine westliche Zuwegung (Wartungsweg ca. 2,00 m breit) für diese Lärmschutzwand sei abhängig von der geplanten Gleislage des äußeren Gleises (450). Hier seien die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen der DB AG zu beachten. es werde darauf hingewiesen, dass für diese Lärmschutzwand ein entsprechender kostenpflichtiger Gestattungsvertrag erforderlich werde. Sollte die Planung des äußeren Gleises ergeben, dass der erforderliche Wartungsweg auf Bahngelände zu liegen kommt, werde ebenfalls eine vertragliche Regelung erforderlich. Eine Festschreibung eines Gehrechtes auf Bahngelände werde *nicht* zugestimmt.

Abwägung: Der Hinweis darauf, dass die temporär eisenbahnrechtlich planfestgestellten Flächen nunmehr nicht vor 2020 zur Umsetzung der Bebauungsplaninhalte zur Verfügung stehen werden, wird zur Kenntnis genommen. Für die Errichtung der Lärmschutzwand ist dies aus den oben dargelegten Gründen unproblematisch.
Einschränkungen für die schwingungstechnische Abkopplung baulicher Anlagen von den Bahnanlagen ergeben sich nur für Teilflächen des Grundstück Döberitzer Straße 2-3, die sich auf temporär planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen befinden und ggf. für Maßnahmen zur Unterbrechung des Ausbreitungsweges von Erschütterungen (z.B. durch Bodenschlitze) in anderen Bereichen. Diese Restriktionen sind den betroffenen Grundstückseigentümern bekannt.
Infolge des notwendigen Planungsvorlaufs für die künftigen Flächennutzungen (Planungs- und Baurecht, Vermarktung, Erschließungs-, Hochbau- und Freiraumplanung) sind jedoch kaum zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung der geplanten baulichen oder sonstigen Nutzung zu erwarten.

Es ist vorgesehen, die Lärmschutzwand vollständig auf dem künftig landeseigenen Grundstück (öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz) zu errichten. Dafür setzt der Bebauungsplan eine ausreichend breite Fläche (2m) fest. Lediglich die bahnseitig erforderliche Zuwegung soll über das Bahngrundstück erfolgen.
Der Hinweis auf die noch nicht feststehende Gleislage der HuL-Gütergleise wird zur Kenntnis genommen; im Kaufvertrag des Haupteigentümers der ehemaligen Bahnflächen mit der DB AG ist jedoch ein mindestens 8 m betragender Abstand rechtlich verankert.

Für den Wartungsweg in mindestens 2 m Breite wird derzeit in Abstimmung mit der DB AG die Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit vorbereitet. Die Absicht und das Einverständnis zur Eintragung dieser Grunddienstbarkeit wurden von der DB AG mit einem die vorliegende Stellungnahme ergänzenden Schreiben vom 13. Juli bestätigt.

Stellungnahme: Gemäß Artikel 1 § 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz –ENeuOG vom 27.12.1993 (BGGL. I S 2378)- ist die Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn verfügungsberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstückssteile, über die die Deutschen Bahn AG gemäß Artikel 1 § 22 ENeuOG verfügungsberechtigt ist, im allgemeinen dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen gemäß Artikel 5 § 18 ENeuOG als planfestgestellten Bahnanlage zu verstehen sind.

Grundsätzlich ist bei Planungen zu sichern, dass es zu keiner Übertragung von Abstandsflächen gemäß § 6 der BauO Bln kommt. Eine Übernahme von Baulasten auf Eisenbahngelände ist grundsätzlich auszuschließen.
Ebenso ist die Zuwegung gemäß § 5 BauO Bln ohne Inanspruchnahme von Eisenbahnflächen zu sichern.

Abwägung: Durch den Bebauungsplan werden abschnittsweise nach Bauordnungsrecht erforderliche Abstandsflächen gegenüber den Bahnanlagen verkürzt. Eine Erstreckung von Abstandsflächen auf Eisenbahngelände und die Übernahme von Baulasten kann damit verhindert werden. Die DB Netz AG hat Regelungen im Bebauungsplan 1-62a hinsichtlich Abstandsflächenverkürzungen gegenüber ihren Flächen mit Schreiben vom 21. November 2013 im Grundsatz zugestimmt.

Der Hinweis auf die Sicherung von Zugängen und Zufahrten zu den Grundstücken gemäß § 5 BauO Bln ohne die Inanspruchnahme von Eisenbahnflächen wird - mit Ausnahme des Wartungsweges entlang der Lärmschutzwand für die Einvernehmen besteht - berücksichtigt, indem zwischen der planungsrechtlich ermöglichten Bebauung und der Grundstücksgrenze zu den Bahnanlagen überall ausreichende Flächen für die spätere Feuerwehrerschließung belassen werden. Eine weitergehende Berücksichtigung kann erst auf nachfolgenden Planungsebenen erfolgen.

Stellungnahme: Man weise darauf hin, dass gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes – Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die Deutsche Bahn AG keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm eintreten können, sind ggf. bei der Planung zu berücksichtigen.

Das Errichten, Betreiben und der Abbruch baulicher Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik und unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften zu erfolgen.

Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, die aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb abgeleitet werden können und sich auf Eisenbahnflurstücke und auf darauf befindlichen Sachen auswirken, haftet der Bauwerber bzw. der Bauherr.

Das Planungsgebiet ist gegenüber den Bahnlagen (den vorhandenen und zukünftigen) dauerhaft einzufrieden, um ein unbeabsichtigtes Betreten oder Befahren grundsätzlich auszuschließen. Die Kosten hierfür sind vom Investor zu übernehmen.

Die Zugänglichkeit zu den Bahnanlagen muss für Instandhaltungs- und Sanierungsarbeiten für die Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG jederzeit zugänglich sein.

Konkrete Planungen in Eisenbahnnähe, die noch nicht im Entwurf ausgewiesen werden, sind uns zur Einsichtnahme bzw. Prüfung vorzulegen. Dabei ist die Beachtung der tatsächlichen vorhandenen Lagebeziehungen zueinander unerlässlich. Der geplante Straßenausbau ist zur Stellungnahme und Zustimmung der DB als unmittelbarer Nachbar im Zuge des Plangenehmigungsverfahrens vorzulegen. Dies gilt insbesondere für die geplante Bebauung entlang der geplanten S 21. Die erforderlichen Gründungen sind generell ohne Grundwasserabsenkungen durchzuführen. Sollte dies jedoch erforderlich werden, so sind die entsprechenden Ausführungsunterlagen zur Prüfung und Zustimmung vorzulegen. Die Standsicherheit der Bahnanlagen darf durch eine GWA nicht gefährdet werden.

Wir weisen darauf hin, dass das Vorhandensein von Kabeln und Versorgungsleitungen der Bahn im mittel- und unmittelbaren Bereich außerhalb der Eisenbahnflächen grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden kann.

Des Weiteren sind alle geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Eisenbahn, wie Einrichten von P&R – Plätzen, Errichten von Rampen beim vorgenannten Bereich der Deutschen Bahn AG zur Stellungnahme und Zustimmung einzureichen.

Schadensersatzansprüche an die Deutsche Bahn AG für den Fall, dass dem Antragsteller, Bauherrn, Grundstückseigentümer oder –nutzer durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form Schäden an Eigentums- oder Pachtflächen oder an Sachen auf diesen entstehen, können nicht abgeleitet werden. Insbesondere gilt für Immissionen wie Erschütterungen, Lärmbelästigungen, Funkenflug oder dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, der Ausschluss jeglicher Ansprüche.

Ebenso ist auf die Geltendmachung von Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, vom Bauherrn zu verzichten.

Die Standsicherheit und Funktionsfähigkeit aller direkt oder indirekt durch die geplante Bebauung und das Betreiben von baulichen Anlagen beeinträchtigen oder beanspruchten Bahnanlagen ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung zu gewährleisten. Bahndämme dürfen nicht ab- oder untergraben werden, auch nicht die geradlinige Fortsetzung des Dammes unterhalb der jeweiligen Geländeoberfläche.

Abwägung: Die allgemeinen Hinweise werden für die nachfolgenden Planungsebenen zur Kenntnis genommen. Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen wurden berücksichtigt.

Bundesnetzagentur

Stellungnahme: Es werden Namen und Anschriften der tätigen Richtfunkbetreiber im ermittelten Koordinatenbereich mitgeteilt und darauf hingewiesen, dass es durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ggf. möglich sei, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden.
Hinsichtlich grundlegender Informationen zur Bauleitplanung im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken sowie ergänzender Hinweise wird auf die Internetseite der Bundesnetzagentur verwiesen.

Abwägung: Die Namen und Anschriften der benannten Richtfunkstreckenbetreiber entsprechen den Angaben der Bundesnetzagentur im Rahmen der Behördenbeteiligung 2014. Ihnen wurde Gelegenheit gegeben, sich am Planverfahren zu beteiligen. Sie wurden mit Schreiben vom 6. Juni 2016 auf die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, die mögliche Einsichtnahme der Planunterlagen (Vor-Ort und im Internet) und die Möglichkeit der Stellungnahme hingewiesen.
Die daraufhin von einem Richtfunkstreckenbetreiber eingegangene Stellungnahme wurde aufgrund des Sachzusammenhangs in die vorliegende Abwägung der Beteiligung gemäß § 4a BauGB aufgenommen (siehe unten).

Telefónica Germany GmbH & Co. OHG

Stellungnahme: Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG seien die Belange einer durch das Plangebiet verlaufenden Richtfunkverbindung des Betreibers zu berücksichtigen. Um zukünftige mögliche Interferenzen zu vermeiden, sollten entlang der Richtfunktrasse 202530134 geplante Gebäude/ Baukonstruktionen eine Bauhöhe von 43 m nicht überschreiten (Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 4,5 m (Trassenbreite).
Ergänzend wird auf den Verlauf einer weiteren Richtfunkverbindung von E-Plus im Plangebiet hingewiesen.

Abwägung: Gemäß beigefügten Planunterlagen verläuft die Richtfunkverbindung des Betreibers am südlichen Rand des Plangebietes etwa im Verlauf der Döberitzer Straße. Da hier

(im MI 4.2) maximale Gebäudehöhen von 23 m für die Neubebauung ermöglicht werden, können Konflikte mit der benannten Richtfunktrasse 202530134 auf jeden Fall ausgeschlossen werden.
Dem benannten Richtfunkbetreiber E-Plus wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, sich am Planverfahren zu beteiligen. E-Plus wurde mit Schreiben vom 6. Juni 2016 auf die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, die mögliche Einsichtnahme der Planunterlagen (Vor-Ort und im Internet) und die Möglichkeit der Stellungnahme hingewiesen.

WSV/WSA

Stellungnahme: Die Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes seien durch den beabsichtigten Bebauungsplan 1-62a (Stand: 27. Mai 2016) nicht betroffen.
Bei Einhaltung der Planungsgrenze stimme man dem vorliegenden Entwurf (Stand: 27. Mai 2016) zu.

Abwägung: Die Zustimmung zur Planung wird zur Kenntnis genommen.

Senatskanzlei Kulturelle Angelegenheiten

Stellungnahme: Es wird mitgeteilt, dass man mit Bezugnahme auf die Stellungnahme vom 10. Oktober 2014 und die dazu in der vorliegenden Begründung erfolgte Abwägung eine erneute Stellungnahme für entbehrlich halte.

Abwägung: Der Hinweis auf die nicht mehr notwendige Einbeziehung in das weitere Planverfahren wird zur Kenntnis genommen.

Bezirksamt Mitte – Umwelt- und Naturschutzamt

Stellungnahme zum Bereich Bodenschutz/Altlasten: Es wird darauf hingewiesen, dass seit der letzten Stellungnahme vom 13. Oktober 2014 im unmittelbaren Geltungsbereich des B-Planes keine Boden- oder Grundwasseruntersuchungen durchgeführt worden seien.
Es werde begrüßt, dass viele Anmerkungen der Bodenschutzbehörde in die Begründung aufgenommen wurden; Bauherren könnten sich damit frühzeitig auf die Belastungssituation einstellen.
Es werde bemängelt, dass die von der Bodenschutzbehörde vor Festsetzung des B-Planes geforderten weiteren Untersuchungen zwischenzeitlich nicht durchgeführt wurden und keine Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde stattgefunden hätte.
Vorangestellt an detaillierte Aussagen zu drei Flächen, auf denen nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde weitere Untersuchungen zu veranlassen wären, wird darauf hingewiesen, dass die Abwägung, Untersuchungen auf und an dem Grundstück nicht vor Festsetzung des B-Planes zu treffen - insbesondere trotz der Forderung der Bodenschutzbehörde - nicht nachvollziehbar sei. Der Einschätzung nicht abgesicherte Untersuchungen in die nächste Planungsebene zu schieben, könne aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht gefolgt werden.

Zur ehem. Tankstelle Heidestr. 23 (BBK Nr. 16345), die von 1928 bis 1968 in Betrieb war, gebe es folgenden Sachstand:
Eine Müllentsorgung im Keller, wo sich noch die Tanks befänden, habe endlich im Juni 2016 stattgefunden, so dass man sich jetzt im Keller bewegen könne. Ein Untersuchungskonzept sei zwischen CA Immo (Investor) und Bodenschutzbehörde abgestimmt worden. Die einzig im Jahr 2011 in der Nähe des Grundstücks beprobte GW-Messstelle lasse keinen Schluss hinsichtlich Kontaminationen auf und von dem Tankstellengrundstück zu.
Die Beprobung sei auch dringend erforderlich, weil eine vertragliche Absicherung der Erkundung und Sanierung nicht existiere. Eigentümer ist der Liegenschaftsfonds Berlin, der erfahrungsgemäß keine Strategien zur Altlastenbewältigung entwickelt.

Abwägung: Die Detailuntersuchungen der ehemaligen Tankstelle auf dem Grundstück Heidestraße 23 sind mittlerweile abgeschlossen. Der Verdacht von Boden-Kontaminationen auf dem Grundstück hat sich nicht bestätigt. Die Bodenproben waren unauffällig und die Grund-

wasserproben wiesen nur geringfügige Überschreitungen des Geringfügigkeitsschwellenwertes (GFS) gemäß Berliner Liste bei den Schwermetallen Blei, Chrom und Kupfer auf. Die Untersuchungsergebnisse stehen somit der beabsichtigten Festsetzung der Flächen als Gewerbegebiet nicht entgegen und auch von Seiten der Bodenschutzbehörde wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.
Der neue Sachstand wird in die Begründung (Umweltbericht) übernommen.

Stellungnahme: Auf dem Grundstück Heidestr. 45-52 (BBK-Fläche Nr. 1283) seien zwischenzeitlich keine weiteren Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt worden. Im Rahmen der Wasserhaltungen zur benachbarten S 21 und auch zum ersten Bauabschnitt des Baufeldes 9 des südlichen Stadthafenquartiers in der Heidestraße, gab es eine deutliche Zunahme der LHKW-Belastung im Grundwasser, die räumlich benachbart zum Grundstück Heidestraße 45-52 liege. Die DB AG müsse daher in zwei Baugruben der S 21 erhebliche Mengen kontaminierten Grundwassers in den mit hohen Gebühren belegten Mischwasserkanal leiten, da keine adäquate Grundwasserreinigungsanlage kurzfristig zu installieren sei. Ähnliches sei für benachbarte Baufelder der Heidestraße 45-52 zu befürchten.
Aufgrund der gegenseitigen Beeinflussungen zu Grundwasserabsenkungen, teilweise mit Potenzierung der Auswirkungen, wurde zwischenzeitlich für den Bereich der geplanten S 21 und der Schwellentränke (Heidestraße 20A) von der Boden- und Wasserschutzbehörde von den Grundstückseigentümern verlangt, eine Grundwassermodellierung zu erstellen. Der Einfluss von Grundwasserkontaminationen aus dem Bereich der Heidestraße 45-52 habe sich aufgrund der Modellierung für die Baugruben der S 21 bestätigt.

Der Planaufsteller setze sich im vorliegenden Fall über die Bewertung der Bodenschutzbehörde hinweg, da er entgegen der Stellungnahme der Fachbehörde, ohne fachlichen Nachweis behaupte, dass die vorliegenden orientierenden Untersuchungen, ausreichend wären. Bei diesen Untersuchungen im Jahr 2011 bestand für das Grundstück Heidestr. 45 noch gar keine Absicht eine rückwärtige bauliche Erweiterung vorzunehmen. Auch der Bodengutachter habe Grundwasser-Monitoring-Messstellen und weitere Untersuchungen bei einer Umnutzung gefordert (s. Begründung S. 202).
Abschließend wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der rückwärtige Teil der Heidestr 45 (Neuplanung Tiefgarage) nicht zum Vertragsgebiet des Städtebaulichen Vertrages gehöre, also eine vertragliche Regelung zum Umgang mit Altlasten für diese Fläche nicht bestehe.

Abwägung: Die BBK-Fläche 1283 wurde im Rahmen der Orientierenden Untersuchung mit sechs Bohrungen tiefenorientiert beprobt. Zwei Bohrungen wurden zu Grundwassermessstellen ausgebaut. Im Ergebnis wurden in den Bodenproben nur vereinzelt erhöhte PAK- und Zinkkonzentrationen nachgewiesen. In den Bodenluftproben wurde kein BTEX oder LHKW nachgewiesen.
Eine Ursache für die erhöhten LHKW-Konzentrationen im Grundwasser konnten die Gutachter nicht zuverlässig ausmachen. Auch wenn ein kleinräumiger Eintrag vor Ort nicht ausgeschlossen wurde, sahen die Gutachter einen Zustrom von der südöstlich des Grundstücks Heidestraße 46-52 gelegenen Flächen (ALVF-126) als wahrscheinlicher an und empfahlen, weitere Untersuchungen bei einer Umnutzung der betroffenen Flächen durchzuführen.

Aufgrund der benannten Hinweise auf neue im Rahmen der Bauvorhaben zur S21 und zum Stadthafenquartier gewonnene Erkenntnisse zu Grundwasserfließrichtungen und -belastungen wurden in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde Anfang August 2016 zusätzliche Grundwasseruntersuchungen durchgeführt. Neben der erneuten Beprobung einer der beiden Grundwassermessstellen auf dem Grundstück Heidestraße 46-52, sind vier neu gesetzte Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom der Fläche auf LHKW beprobt worden.

Die Untersuchungsergebnisse ergaben nur in Einzelfällen geringfügige Überschreitungen maßgeblichen Schwellenwerte, Hinweise auf einen größeren, nicht sanierbaren Schaden im untersuchten Bereich bestehen nicht. Die Bodenbelastungen stehen den Festsetzungen des Bebauungsplans daher nicht entgegen.

Stellungnahme: Die geplante öffentliche Grünfläche mit Kinderspielplatz (auf BBK-Fläche 831) - gemäß derzeitigem Abwägungsergebnis - erst nach B-Plan Festsetzung, insbesondere im 1. Bodenmeter zu beproben, könne zugestimmt werden, wenn gesichert sei, dass ein Bodenaustausch mindestens auf der Kinderspielplatzfläche (in der Begründung sei jetzt von einer Flächengröße von jetzt 2.500 m² netto die Rede) vorgenommen werde. Ferner sei unter Sandspielflächen als Maßnahme ein Grabeschutz notwendig, um den Wirkungspfad Boden – Kind (oraler Aufnahmeweg) zu unterbrechen.
Dasselbe gelte für private Sandspielflächen oder offene Bodenflächen mit dieser Nutzung im Geltungsbereich, sofern kein tiefreichender Bodenaustausch erfolge.

Sollten auf der Grünfläche Versickerungseinrichtungen geplant sein, so sei wegen der Bodenbelastungen ebenfalls von einem Bodenaustausch (bis zum Grundwasser) auszugehen. Ein Nachweis, ob die Prüfwerte für Park- und Freizeitanlagen im Oberboden eingehalten werden, sei vor Nutzungsbeginn zu erbringen. Derzeit könne nicht davon ausgegangen werden, dass diese im Oberboden überschritten werden. Grundsätzlich werde angemerkt, dass man bei einer späteren Beprobung für Kinderspielplätze die Planungsmöglichkeiten, frühzeitig Optionen/Potentiale des Bodenzustandes im Grünanlagenbereich zu erkennen, verliere.

In wie fern Grundwasserbelastungen in diesem Bereich hinsichtlich erforderlicher Maßnahmen eine Rolle spielen, könne derzeit nicht ausreichend genau gesagt werden (s. Stellungnahme vom Oktober 2014). Hinweise dazu werden erst weitere Baumaßnahmen zur S 21 geben.

Abwägung: Die notwendigen Maßnahmen für Kinderspielflächen ergeben sich grundsätzlich aus den Anforderungen der BBodSchV. Sollte sich im Rahmen der Beprobungen ergeben, dass in Bodenbereichen, mit denen Kinder in Kontakt kommen können, die maßgeblichen Beurteilungswerte überschritten werden, so müssen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen geeignete Schutzmaßnahmen (z. B. Bodenaustausch, Grabeschutz) durchgeführt werden. Die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen ist im Rahmen der Bauausführung zu überwachen. Da es sich um eine öffentliche Fläche handelt, sind weitergehende Reglungen zur Durchführung von Maßnahmen entbehrlich.
Der Hinweis auf ggf. notwendige Maßnahmen im Hinblick auf Grundwasserbelastungen in dem Bereich wird zu Kenntnis genommen. Die Anlage von Versickerungseinrichtungen ist nicht geplant.

Stellungnahme: In der Begründung (S. 200) werde dem Hinweis in der Stellungnahme der Bodenschutzbehörde von 2014 dem Sachverhalt widersprochen, dass die von der DB AG beauftragten Bodenuntersuchungen nicht die geplanten Nutzungen einbezogen haben.
Für eine Berücksichtigung der Planung reiche jedoch eine Darstellung von Prüfwerten in einer Ergebnistabelle nicht aus, zumal sich die nutzungsbezogenen Prüfwerte auf die oberste Bodenschicht und nicht auf den gesamten 1. Bodenmeter beziehen würden.
Aufgrund dieser Defizite habe die Bodenschutzbehörde darauf bestanden, eine generelle Regelung zum Zustand des Oberbodens bei Herrichtung der Flächen in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen.

Abwägung: In der genannten Abwägung wird dem Hinweis der Bodenschutzbehörde nicht widersprochen. Die Frage, ob die im Auftrag der DB AG erstellte Orientierenden Untersuchung bei der Bewertung im hinreichendem Maß auf die geplante Nutzung Bezug nimmt, ist zum jetzigen Planungsstand ohnehin von geringer Bedeutung, da - wie von der Bodenschutzbehörde ausgeführt - eine generelle Regelung zum Zustand des Oberbodens bei Her-

richtung der Flächen in den städtebaulichen Vertrag für die ehemaligen Flächen der DB AG aufgenommen wurde.

Stellungnahme zu S. 201 der Begründung: Wenn der Sachverhalt (Kennzeichnung von zu sanierenden Flächen, BBK-Nr. 10262) dem Grundstückseigentümer bekannt ist und vor Herstellung eines Troges saniert wird, sei eine Kennzeichnung entbehrlich.

Abwägung: Der Sachverhalt ist dem Eigentümer bekannt und geht in die Abwägung mit ein.

Stellungnahme zu S. 203 der Begründung: Bei der Untersuchungspflicht)sei im Bebauungsplanprozess zu unterscheiden zwischen

a) erkennbaren Boden- u. GW-Problembereichen mit erheblichen Hinweisen auf eine Belastungssituation (s. obige Flächen Nr. 1 bis 3) und

b) nicht erkennbaren Verdachtsmomenten

Die Fälle nach a) müsse die Planungsbehörde nach gängiger Auffassung untersuchen, wogegen ein Nicht-Auffinden bei b) vor B-Planfestsetzung nicht zu bemängeln sei. Man könne also nicht ein Problem (wenn eine Belastungssituation erkennbar ist, aber nicht untersucht wird) ohne konkrete Regelungen in die nächste Planungsebene schieben.

Abwägung: Der grundsätzlichen Unterscheidung zwischen den Fallkonstellationen a) und b) wird zugestimmt. Der Hinweis auf vorher nicht erkennbare Schäden soll nur illustrieren, dass auch eine nach den Maßstäben der Bodenschutzbehörde vollständige Untersuchung noch erhebliche Unsicherheiten im Bezug auf die tatsächliche Belastungssituation birgt.

Stellungnahme zu S. 204 der Begründung: Die Annahme, dass für alle Altlasten in technischer, (zeitlicher) und finanzieller Hinsicht ausreichende Sanierungsmöglichkeiten bestehen, sei leider nicht richtig. Dabei sei zu berücksichtigen, dass eine festgestellte Sanierungsnotwendigkeit im Grundwasser, die nicht rechtlich und faktisch gesichert ist, auch eine Neunutzung blockieren kann. Ggf. resultiere bei Fehleinschätzung daraus auch eine Schadenersatzpflicht des Planaufstellers. Es wird erneut darauf hingewiesen, dass der Städtebauliche Vertrag nur Teilflächen des B-Plans abdeckt.

Abwägung: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass eine Bebaubarkeit der Flächen auch bei hohen Anforderungen an die die Sanierung mit hoher Wahrscheinlichkeit gegeben ist.
Die Aussagen in der Begründung zur Sanierungsfähigkeit von Altlasten werden den Hinweisen entsprechend relativiert.

Stellungnahme zu S. 204 der Begründung: Hinsichtlich der geforderten ergänzenden Untersuchungen wird darauf hingewiesen, dass Maßstäbe auch der Umweltprüfung im B-Planverfahren die fachlichen Grundlagen des Bodenschutzes seien, deren wichtigste Grundsätze und Anforderungen in der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung geregelt sind. Diese fordere definitiv eine Gefährdungsabschätzung, die von der Bodenschutzbehörde vorgenommen werde. Wenn der Planaufsteller eine eigene Gefährdungsabschätzung vornehme, ohne dafür eine fachliche Grundlage zu haben, so sei er für die daraus möglicherweise entstehenden Probleme selbst verantwortlich.
Die generalisierende Aussage, dass bei allen Konstellationen mit Altlasten „in technisch-finanzieller Hinsicht ausreichende Möglichkeiten bestehen, Schäden mit der vorgesehenen Nutzung zu realisieren, sei falsch.
Hier liege eine falsche Vorstellung zu technischen Möglichkeiten zur Sanierung von Altlasten, insbesondere im dichten Stadtgebiet und zu den Kosten von Sanierungen zugrunde. Auch sei es für ordnungsrechtliche Maßnahmen wichtig, die Sanierungspflicht möglichst frühzeitig festzustellen, da ansonsten die Gefahr bestehe, dass ein neuer kleinerer Grundstückzuschnitt unter die Zumutbarkeitsgrenze fällt. Ferner ist festzustellen, dass entgegen

der Darstellung in der Abwägung, nicht für alle Flächen im Geltungsbereich des B-Plans der Handlungsbedarf geregelt ist. Bereits in der Überschrift zum Städtebaulichen Vertrag ist ersichtlich, dass dieser nur Teilflächen, i.d.R. die ehem. Flächen der DB AG., umfasst.

Abwägung: Den Ausführungen wird grundsätzlich zugestimmt. Eine Gefährdungsabschätzung seitens der Bodenschutzbehörde liegt für weite Teile des Geltungsbereichs vor. Für die einzig noch strittigen Flächen Heidestraße 45 und 46-52 wurden Anfang August 2016 in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde ergänzende Untersuchungen durchgeführt. Hinweise auf massive Bodenverunreinigungen, die der geplanten Nutzung grundsätzlich im Wege stehen könnten, ergaben sich nicht.

Die Hinweise zur Sanierungsfähigkeit von Altlasten werden zur Kenntnis genommen. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass eine Bebaubarkeit der Flächen auch bei hohen Anforderungen an die Sanierung mit hoher Wahrscheinlichkeit gegeben ist
Die Aussagen in der Begründung zur Sanierungsfähigkeit von Altlasten werden relativiert.

Stellungnahme zu S. 204 der Begründung (8. Absatz): Für Bereiche, die man nicht hinsichtlich der Kontaminationen untersucht hat, wird man naturgemäß auch keine Zeiträume von Sanierungen im Grundwasser benennen können.

Abwägung: Die Begründung wird angepasst.

Stellungnahme zum Bereich Immissionsschutz: Es bestehen keine Einwendungen gegen die zugrunde liegende Planung des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfs.

Abwägung: Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme zum Bereich Naturschutz: Es wird mitgeteilt, dass seitens des Bereichs Naturschutz keine Bedenken gegen den Entwurf des Bebauungsplans bestehen.

Abwägung: Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

Bezirksamt Mitte – Straßen- und Grünflächenamt
Stellungnahme zur Lärmbelastung öffentlicher Flächen: es werde darauf hingewiesen, dass die geplanten öffentlichen Straßen und Grünanlagen erheblich lärmbelastet sein werden; aus Richtung Westen durch den Schienenverkehrslärm der Bahn und aus Richtung Osten durch den Straßenverkehrslärm der Heidestraße.
Diese Lärmbelastungen der geplanten öffentlichen Straßen und Grünanlagen lägen in weiten Teilen über den Schwellenwerten der Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (Lärmaktionsplan Berlin) und der ungestörten Kommunikation im Freien von 62 dB(A) und dem Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A).
Das SGA habe in den Bebauungsplanverfahren zur Europacity wiederholt zu Bedenken gegeben, dass durch die flächenhafte Verlärmung die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Straßen und Grünanlagen erheblich beeinträchtigt werde.

Abwägung: Bei der Beurteilung von Lärmimmissionen der festgesetzten Straßenverkehrsflächen ist zu berücksichtigen, dass die Planstraßen vorrangig Erschließungsfunktionen übernehmen, während für den Aufenthalt im Freien die nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen in den Blockinnenbereichen und die Platz- und Grünflächen vorgesehen sind.

Die Blockinnenbereiche verfügen dabei mit Lärmpegeln meist unter 50 dB(A) in dem für die Freiraumnutzung maßgeblichen Tagzeitraum über eine sehr gute Aufenthaltsqualität und auch in der südlichen Parkanlage wird durch die bahnbegleitende Lärmschutzwand eine Absenkung des Lärmpegels auf großflächig unter 60 dB(A) tagsüber und damit eine gute Aufenthaltsqualität und eine ungestörte Kommunikation gewährleistet.

Lediglich die nördliche Platzfläche wird einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sein. Der gerichtlich bestätigte Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber wird jedoch auch hier nur auf wenigen Quadratmetern im unmittelbaren Nahbereich zur Heidestraße erreicht.

Insgesamt gesehen stehen den Bewohnern der künftigen Europacity westlich der Heidestraße verschiedene Grün- und Freiflächen für die Kurzzeit- und Feierabenderholung zur Verfügung, die individuell im Hinblick auf das gewünschte Nutzungsangebot und die Ruhebedürftigkeit ausgewählt werden können. Das Lärmschutzkonzept ist ausreichend, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu wahren.

Stellungnahme zu Altlasten: Im Bodenbelastungskataster (BBK) werde das gesamte Plangebiet als Altlastenverdachtsfläche geführt. Das SGA weise nochmals darauf hin, dass es nur lastenfreie Flächen in sein Fachvermögen übernehmen kann.

Abwägung: Sofern ein Handlungserfordernis (z.B. Sanierungsbedarf) besteht, wird die Durchführung geeigneter Maßnahmen durch den Grundstückseigentümer vor Übergabe der betroffenen Grün- und Verkehrsflächen an die öffentliche Hand im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Stellungnahme zur Lärmschutzwand/Parkanlage: Es sei gutachterlich festgestellt worden, dass die öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz ohne Lärmschutzmaßnahmen mit einem Lärmpegel bis zu 71 dB(A) belastet wäre. Da damit der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung überschritten werde, sei die Lärmschutzwand zwingende Voraussetzung für Widmung und Übernahme der öffentlichen Grünanlage in das Fachvermögen des SGA.

Mit der geplanten Lärmschutzwand könne der Lärmpegel auf 56 bis 60 dB(A) gesenkt werden. Damit wäre der Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) jedoch weiterhin flächendeckend überschritten. Es müsse im B-Plan-Verfahren sichergestellt werden, dass die gemäß Grünanlagengesetz zu widmende öffentliche Grün- und Erholungsanlage tatsächlich der Erholung dienen könne.

Für die Durchführung der Baumaßnahmen "Lärmschutzwand und öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz" sei der Vorhabenträger Heidestraße Invest GmbH in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt verantwortlich (§ 14 (1) d und e des städtebaulichen Vertrages vom 13. April 2016 und Protokoll der Besprechung vom 26. Februar 2016). Im Rahmen seiner Mitwirkungspflicht weise das SGA darauf hin, dass die Umsetzung dieser Baumaßnahmen gefährdet sei. Teile der Lärmschutzwand und der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz sollen auf eisenbahnrechtlich planfestgestellten Flächen mit der Einschränkung festgesetzt werden, dass diese Nutzungen bis zur Aufhebung des planfestgestellten Zwecks (Baustelleneinrichtung der S 21) unzulässig sein sollen (Textliche Festsetzung Nr. 9.1). Da dieser Zeitpunkt nicht näher bestimmt würde, sei die Herstellung der - lärmgeschützten – öffentlichen Parkanlage bis zur Aufnahme der Wohnnutzung nicht gesichert.
Daher werde SenStadtUm dringend aufgefordert, für die Fläche der geplanten Grünanlage einschließlich Lärmschutzwand die Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung zu verhandeln.

Abwägung: Die prognostizierten Lärmpegel von 56 bis 60 dB(A) gewährleisten in der Parkanlage eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen (Schwellenwert 62 dB(A)) und berücksichtigen die geplante Unterbringung von Spielflächen für Kinder und Jugendliche, deren Nutzung ebenfalls mit nicht unerheblichen Geräuschen verbunden ist. Insofern wird durch die Bebauungsplanfestsetzungen eine bestimmungsgemäße Nutzbarkeit der öffentlichen Grünflächen unter Berücksichtigung der Abwägung aller Belange abgesichert.

Die Überschreitung des in der DIN 18005-1 benannten Orientierungswertes für Parkanlagen von 55 dB(A) tagsüber ist geringfügig. Sie ist außerdem nicht allein dem Bahnlärm geschuldet, sondern wird auch durch Verkehrsemissionen der gebietsinternen Erschließungsstraßen (Planstraßen 1.3 und 3) verursacht.

In der Abwägung ist ferner zu berücksichtigen, dass durch die im innerstädtischen Bereich nutzungsbedingt vorhandene allgemeine Geräuschkulisse eine Einhaltung des Zielwertes von 55 dB(A) bei den meisten bestehenden und geplanten kleineren Grünflächen nicht gewährleistet werden kann, sie aber dennoch eine wichtige Funktion für die Kurzzeit- und Feierabenderholung im wohnungsnahen Umfeld erfüllen.

Es trifft zu, dass die Parkanlage/Spielplatz einschließlich der Lärmschutzwand teilweise erst nach Freigabe der Baustelleneinrichtungsfläche S21 errichtet werden kann:

Da die eisenbahnrechtliche Planfeststellung als Baustelleneinrichtungsfläche voraussichtlich 2019/2020 endet, ist aufgrund des erforderlichen zeitlichen Planungs- und Realisierungsvorlaufs der Neubebauung nicht damit zu rechnen, dass bis dahin bereits in größerem Umfang eine Wohnnutzung aufgenommen wird.

Grundsätzlich ist es aber auch möglich, bereits Teile der Parkanlage und des Kinderspielplatzes einschließlich Lärmschutzwand vor Entlassung der Baustelleneinrichtungsflächen aus der Planfeststellung fertig zu stellen, da die nördlichen Teilflächen der Grünanlage von der temporären eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht betroffen sind.

Die Lärmschutzwand stellt darüber hinaus keine Bedingung für die Errichtung angrenzender Wohnungen dar; die Schallschutzfestsetzungen gewährleisten die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bereits vor ihrer Errichtung.

Die angeregte vorzeitige Entlassung aus der temporären eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ist nicht möglich, da die betroffenen Flächen als Baustelleneinrichtungsfläche für die Errichtung der Rampen- und Brückenbauwerke und für die Baustelleneinrichtung der nachfolgenden Gewerke des Oberbaus sowie der bahntechnischen Ausrüstung benötigt werden.

Stellungnahme zum parkbegleitenden Fuß- und Radweg: Für die Grundstücksübertragung und Durchführung der Baumaßnahme "öffentlicher Fußgänger- und Radfahrbereich zwischen PIanstraße 3 und Döberitzer Straße" beständen Verpflichtungen für zwei unterschiedliche Vorhabenträger:

- für den nördlichen Teil der Vorhabenträger Heidestraße Invest GmbH (städtebaulicher Vertrag zwischen SenStadtUm und der Heidestraße Invest GmbH vom 13. April 2016)
- für einen südlichen Teil der Vorhabenträger CA Immo (städtebaulicher Vertrag zwischen SenStadtUm und der CA Immo vom 9. Dezember 2014)

Diese Aufteilung stehe einer Herstellung des Fuß- und Radweges in einer Gesamtbaumaßnahme entgegen, zumal die Bauherrenvertretung für den südlichen Abschnitt durch den städtebaulichen Vertrag mit der CA Immo vom 9. Dezember 2014 (§ 5 Abs. 1, zweiter Absatz) nicht gesichert erscheine. Daher werde SenStadtUm dringend aufgefordert, die Verpflichtung für die Herstellung des Fuß- und Radweges einem Vorhabenträger zu übertragen und die Bauherren- und Eigentümervertretung des SGA für die gesamte Baumaßnahme zu sichern.

Außerdem werde für den südlichen Teil des Fuß- und Radweges die Einschränkung festgesetzt, dass die geplante Nutzung bis zur Aufhebung des planfestgestellten Zwecks (Bau der S 21) unzulässig ist (Textliche Festsetzung Nr. 9.1) Dieser Zeitpunkt werde nicht näher bestimmt.
Da für Teilabschnitte ohne Verbindungsfunktion keine verkehrliche Notwendigkeit bestehe,

könne das SGA den Fuß- und Radweg nur in seiner Gesamtheit und erst nach Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung als öffentliche Straßenverkehrsfläche widmen. Daher werde SenStadtUm dringend aufgefordert, für die Fläche des geplanten Fußgänger- und Radfahrbereichs die Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung zu verhandeln.
Erst nach Schaffung der dafür notwendigen planungsrechtlichen und vertraglichen Voraussetzungen durch SenStadtUm könne das SGA Grundstücksflächen übernehmen und seiner Aufgabe zur Projektbegleitung dieses Straßenbauvorhabens gem. Protokoll der Besprechung vom 26. Februar 2016 nachkommen.

Abwägung: Die Hinweise zur Grundstücksübertragung und Durchführung der Wegebaumaßnahme betreffen die Planungsumsetzung und sind nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Diesbezügliche Fragestellungen müssen außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geklärt werden.

Die angeregte vorzeitige Entlassung aus der temporären eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ist aus den oben dargelegten Gründen nicht möglich.

Stellungnahme: Die trapezförmige Fläche an der Brückenrampe sei nicht Bestandteil der Entwurfsplanung Straße vom 26. März 2014 (Ing.-Büro Schüssler-Plan). Das SGA könne Flächen, die nicht gemäß ihrem Widmungszweck geplant und gebaut werden, nicht in sein Fachvermögen übernehmen.
Daher sei von SenStadtUm zu entscheiden, ob diese Fläche, die funktionell zur Rampe und Aufgang zur geplanten Brücke gehöre, in den B-Plan 1-88C ausgegliedert werde oder ob die Straßenplanung um diese Fläche ergänzt werde.

Abwägung: Es wird angestrebt, das angrenzende Bebauungsplanverfahren 1-88C zeitnah weiterzuführen und abzuschließen. Zuständig für das Verfahren ist das Bezirksamt Mitte. Die Entwurfsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen im Brückenvorfeld und die Planungen zur Brücke selbst können dann bebauungsplanübergreifend erfolgen. Eine Ausgliederung von Flächen aus dem Bebauungsplan 1-62a ist dafür nicht erforderlich, da im Bebauungsplan ausschließlich die planungsrechtliche Sicherung als Verkehrsfläche erfolgt, während ihre Einteilung und bauliche Ausgestaltung nicht Gegenstand der Festsetzungen ist.

Stellungnahme zum Nordhafenplatz: Die öffentliche Straßenverkehrsfläche des Nordhafenplatzes sollte in zwei Bereiche entlang der Gebäude mit der Zweckbestimmung "Verkehrsberuhigter Bereich" und eine mittlere Platzfläche mit der Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" gegliedert werden (zur Abgrenzung siehe Planung Verkehrsanlagen von Schüßler-Plan). Damit wäre die Freihaltung der Platzmitte vom Kfz-Verkehr bereits planungsrechtlich gesichert.
Für die weitere Planung und Baudurchführung wäre ebenfalls eine klare Aufteilung in eine Mischverkehrsfläche (Planung durch Ing.-Büro Schüßler-Plan / Projektbegleitung durch das SGA) und eine mittlere Fußgängerfläche mit hohem Grünanteil (Planung durch Landschaftsplanungsbüro relais / Projektbegleitung durch SenStadtUm) gegeben. Beide Planungen müssten intensiv aufeinander abgestimmt werden.
Die Planung zur Fußgängerfläche mit hohem Grünanteil müsse zum einen als Ausgleichsfläche geeignet sein, zum anderen aber den Anforderungen des Berliner Straßengesetzes entsprechen. Weiterhin sei der planfestgestellte Regenwasserkanal bzw. seine Umverlegung zu berücksichtigen.

Abwägung: Im Bebauungsplanentwurf 1-62a wird die gesamte Platzfläche als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Diese Festsetzung zielt darauf ab, die Verkehrsfläche vorrangig der Aufenthalts- und Verbindungsfunktion für Fußgänger sowie dem Radverkehr in angepasster Geschwindigkeit vorzubehalten. Eine Nutzung durch den allgemeinen Kfz-Verkehr oder durch ruhenden Verkehr ist nicht Ziel der

Planung und entspricht auch nicht der festgesetzten Zweckbestimmung. Deshalb soll auch die Verkehrserschließung der nördlich und südlich angrenzenden Gebäude (z.B. Tiefgaragenzufahrten) möglichst nur über die planungsrechtlich gesicherten Erschließungsstraßen (Planstraße 1.1, 1.2 und 2) erfolgen
Fahrverkehr soll – im Rahmen der verkehrlichen Widmung – nur in sehr beschränktem Umfang, z.B. zur Anlieferung einzelner Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe, zur Müllentsorgung u.ä. ermöglicht werden.
Eine funktionale Aufteilung der Platzfläche ist auf der Ebene des Bebauungsplans insofern nicht vorgesehen; die angestrebte Begrünung von Teilen der Platzfläche und ihre Verortung werden ebenfalls nicht festgeschrieben.
Die Hinweise zur Begrünung sollen im Rahmen der Planungsumsetzung berücksichtigt werden.
Die Regelungen im städtebaulichen Vertrag vom 13. April 2016 – u.a. Verpflichtung zur Durchführung qualitätssichernder Verfahren – stellen eine gemeinsame bzw. aufeinander abgestimmte Gestaltung von begrünten und befestigten/eingeschränkt befahrbaren Flächen sicher.

Stellungnahme zu Abgrenzungen und Einfriedungen: Es werde angeregt, die textliche Festsetzung Nr. 8.1 so zu erweitern, dass sich das Verbot von Einfriedungen über 0,9 m gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen auch auf Flächen mit öffentlichen Geh- und Radfahrrechten, d.h. den öffentlich erlebbaren Raum, bezieht.
Zur eindeutigen Bestimmung der Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht seien die öffentlichen Flächen baulich sichtbar von den privaten Flächen zu trennen.

Abwägung: Die gewünschte Einbeziehung von Flächen mit öffentlichen Geh- und Radfahrrechten betrifft zum einen die dreieckige (rhombische) Fläche im nördlichen Sondergebiet. Da sich die Grundstückseigentümerin im städtebaulichen Vertrag vom 13. April 2016 verpflichtet hat, für diese Flächen konkurrierende qualitätssichernde Verfahren zur städtebaulichen Einordnung und architektonischen Gestaltung durchzuführen und die Realisierung der in Abstimmung mit Berlin gefundenen Ergebnisse dieser Verfahren – auch gegenüber den Erwerbern von Grundstücken – sicherzustellen, bestehen auch im Hinblick auf Einfriedungen ausreichende Einflussnahmemöglichkeiten für das Land Berlin und zusätzliche Regelungen sind im Bebauungsplan nicht notwendig. Die nicht überbaubare Grundstücksfläche entlang der nördlich angrenzenden Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird zudem bereits von der textlichen Festsetzung 8.1 mit erfasst.

Bei der zweiten mit öffentlichen Geh- und Radfahrrechten belegten Fläche im Gewerbegebietsteil GE 2.1 handelt es sich neben einem künftigen Gebäudedurchgang vorrangig um rückwärtige, bahnzugewandte Flächen, die insofern nur bedingt dem öffentlich erlebbaren Raum zuzurechnen sind. Regelungen zur Gestaltung von Einfriedungen sind deshalb entbehrlich.

Die Aufteilung und bauliche Gestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Hinweise können erst auf nachfolgenden Planungsebenen Berücksichtigung finden. I.Ü. werden die privaten Grundstücksflächen durch eine Belastung mit z. B. einem Gehrecht nicht zu öffentlichen Flächen.

Stellungnahme zum Zeitpunkt für die Übertragung der öffentlichen Flächen: Mit E-Mail vom 7. Juni 2016 habe SenStadtUm das SGA aufgefordert, den Grundstücksübertragungsvertrag der öffentlichen Straßen- und Grünflächen zu beauftragen.
Das SGA könne aus haftungsrechtlichen Gründen keine ungewidmeten Flächen in sein Fachvermögen übernehmen. Daher könne das SGA erst dann einen Grundstücksübertragungsvertrag beauftragen, wenn alle vertraglichen Voraussetzungen für eine vollständige und zeitgleiche Herstellung der Flächen vorliegen.

Diese Voraussetzungen seien u.a.:

- Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung
- Vorliegen des festgesetzten Bebauungsplans 1-62a
- Übereinstimmung der Übertragungsflächen mit den festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrs- bzw. Grünflächen
- Sicherung der Realisierbarkeit der gesamten Baumaßnahme
- Sicherung der Finanzierung der Bauherren- und Eigentümervertretung für die gesamte Baumaßnahme
- von SenStadtUm freigegebene Lärmschutzwand und öffentliche Grünanlage mit Spielplatz
- Erklärung, dass SenStadtUm die hergestellte Lärmschutzwand in seine Verkehrssicherung und Unterhaltung übernimmt

Im Grundstücksübertragungsvertrag ist zu regeln, dass die Grundstücksübertragung erst nach Übergabe der öffentlichen Straßenverkehrs- und Grünflächen wirksam wird.

Abwägung: Der Grundstücksübertragungsvertrag der öffentlichen Straßen- und Grünflächen und der Zeitpunkt für die Übertragung der öffentlichen Flächen sind nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Die gegebenen Hinweise sind insofern nicht bebauungsplanrelevant. Der Bebauungsplan sowie die städtebaulichen Verträge schaffen die Voraussetzungen für den Abschluss eines Grundstücksübertragungsvertrages.

Stellungnahme zu finanziellen Auswirkungen: Neben den einmaligen Herstellungskosten, die vertraglich zu regeln seien, würden dem Bezirkshaushalt dauerhafte Mehrausgaben für die Unterhaltung der zukünftigen Straßen- und Grünflächen und höhere personalwirtschaftliche Aufwendungen entstehen.
Die dauerhaften Mehrausgaben für eine planmäßige Unterhaltung würden ca. 45.000 €/ Jahr für die öffentlichen Grünflächen und das Straßenbegleitgrün und ca. 25.000 €/ Jahr für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen betragen.

Für die Unterhaltung der öffentlichen Grünflächen und das Straßenbegleitgrün sei ein Tarifbeschäftigter der Entgeltgruppe 5 zusätzlich erforderlich. Für die Unterhaltung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen gebe es bereits jetzt ein Defizit an Bauaufsehern, das sich durch die Baumaßnahmen erhöht. Mittelfristig sei eine weitere Stelle der Entgeltgruppe 6 erforderlich.

Diese zusätzlichen Sach- und Personalmittel müssten für den Bezirkshaushalt ausgeglichen werden. Sie seien als Auswirkung des Bebauungsplanes auf den Haushalt darzustellen.

Abwägung: Der Bebauungsplan muss sich stets nur mit finanziellen Auswirkungen, die sich als unmittelbare Festsetzungsfolge ergeben können (z.B. Flächenankäufe, berechtigte Übernahmeansprüche) auseinandersetzen; Folgekosten, wie der finanzielle und personalwirtschaftliche Mehrbedarf für die Unterhaltung der Grün- und Verkehrsflächen müssen regelmäßig nicht thematisiert werden.

Der für die Unterhaltung erforderliche finanzielle und personalwirtschaftliche Mehrbedarf wird zur Kenntnis genommen. Diesbezügliche Fragen sind außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu klären.

<u>Bezirksamt Mitte – Jugendamt</u>

Stellungnahme: Die Kitaplätze seien im notwendigen Maß gemäß des Modells der kooperativen Baulandentwicklung berücksichtigt.
Es werde darum gebeten, die angegebene Zahl der Kitaplätze im Kapitel III.3.1.1 von 116 auf 117 (analog Angabe in Kapitel IV.4) zu korrigieren.

Abwägung: Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Die angegebene Zahl der Kitaplätze im Kapitel III.3.1.1 der Bebauungsplan-Begründung wird redaktionell angepasst.

V.12 Eingeschränkte Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB

Die Auswertung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB abgegebenen Stellungnahmen führt zu folgenden Änderungen des Bebauungsplans:

In der textlichen Festsetzung 1.2 wird die aufgelistete Sortimentszuordnung und Sortimentsbezeichnung an die Sortimentsliste der aktuellen AV Einzelhandel 2014 angepasst und der Begriff „Sortimente“ durch „Kernsortimente“ ersetzt. Die Änderungen finden ihren Niederschlag auf dem Deckblatt vom 15. Juli 2016. Auf der Planunterlage des Originalplans werden die Daten der festgesetzten angrenzenden Bebauungspläne 1-62b und 1-92VE ergänzt.

Die Begründung wird entsprechend angepasst sowie in weiteren Punkten redaktionell aktualisiert, korrigiert und ergänzt. Eine Änderung der Abwägung erfolgt ebenfalls aufgrund der Stellungnahme des bezirklichen Umweltamtes zur BBK-Fläche Nr. 1283 (Heidestraße 45-52) und der Umweltbericht wird hinsichtlich der Sachlage zu den Bodenbelastungen aktualisiert. Im Ergebnis einer Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung wird weiterhin die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange insbesondere zu den Privatgrundstücken Heidestraße 45 – 55 ergänzt.

Die vorgenommenen Änderungen der textlichen Festsetzung 1.2 auf dem Deckblatt betreffen ausschließlich die Belange der beiden Haupt-Grundstückseigentümer im Geltungsbereich und erfolgten in Abstimmung mit der zuständigen Fachabteilung. Die Änderungen sind geringfügig und berühren nicht die Grundzüge der Planung. Die Eigentümer der von diesen Änderungen betroffenen Grundstücke haben im Rahmen der Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB mit Schreiben vom 27. Juli und 2. August 2016 den Änderungen der textlichen Festsetzung 1.2 zugestimmt.

Im Ergebnis der hausinternen Rechtsprüfung wird die textliche Festsetzung 7.4, die bisher die planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme einer Alleebaumpflanzung in der Döberitzer Straße nachrichtlich übernahm, aufgrund einer Änderung der Planfeststellung gestrichen. Im Zusammenhang mit einer teilweisen räumlichen Verlagerung von Ausgleichsmaßnahmen ist die Döberitzer Straße nicht mehr Bestandteil der Planfeststellung.
In Anpassung an die Streichung der textlichen Festsetzung 7.4 wird auch die textliche Festsetzung 9.2 geändert und der Verweis auf die Regelungen zur Döberitzer Straße kann entfallen. Diese Änderungen sind geringfügig und berühren nicht die Grundzüge der Planung. Sie wurden gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt.

Aufgrund im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgebrachter Bedenken der Bundeswehr wird zur Berücksichtigung der Belange der Verteidigung ein ergänzender Hinweis aufgenommen, wonach im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für Gebäude im Gewerbegebietsteil GE 1 mit einer Oberkante von mehr als 100 m über NHN, d.h. für das geplante bis zu 23-geschossige Hochhaus an der Perleberger Brücke, die Bundeswehr zu beteiligen ist.
Die Änderungen finden mit Vermerk vom 26. Juli ihren Niederschlag auf dem Deckblatt vom 15. Juli 2016. Die Aussagen in der Begründung werden entsprechend ergänzt.

Die vom ergänzenden Hinweis zur Berücksichtigung der Belange der Verteidigung betroffene Grundstückseigentümerin wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 4a Absatz 3 BauGB über die geplante Änderung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Die Grundstückseigentümerin hat dem ergänzenden Hinweis mit Schreiben vom 2. August nicht zugestimmt, da das Grundstück gemäß Schutzbereichsanordnung vom 29.11.2007 (ABl. Nr. 11 vom 7. März 2008, S.489) außerhalb der vom Schutzbereich der

Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof erfassten Grundstücke liege und damit nicht in deren Schutzbereich falle.

Abwägung: Der Hinweis wird trotzdem aufrechterhalten, da sich die Stellungnahme der Bundeswehr nicht explizit auf den Schutzbereich der Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof bezieht und eine Beeinflussung der Belange der Verteidigung durch Hochhäuser auch außerhalb dieses Schutzbereichs nicht ausgeschlossen werden kann.
Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es sich um einen bloßen Hinweis ohne den Charakter einer Rechtsnorm handelt.

Eine darüber hinausgehende erneute Beteiligung der Öffentlichkeit oder einzelner Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Absatz 3 BauGB war nicht erforderlich.

Alle vorgebrachten Stellungnahmen – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Die Stellungnahmen führten zu keiner Änderung der Festsetzungsinhalte bzw. der Grundzüge des Bebauungsplans.

VI Rechtsgrundlagen

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)

Gesetz über die Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S.578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.Juni 2015 (GVBl. S.283)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S.132), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548).

Aufgestellt: Berlin, den ……2016

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung II – Städtebau und Projekte

.....
K ü h n e
Abteilungsleiter

Bebauungsplan 1-62a

für die Grundstücke

Döberitzer Straße 2-3, Döberitzer Straße 1/
Heidestraße 55 und Heidestraße 45-54, die nördlich
und westlich angrenzenden Flurstücke 305 und 375,
Teilflächen der Flurstücke 345 und 285
(westlich der Heidestraße) sowie einen Abschnitt
der Döberitzer Straße

im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Übersichtskarte 1:10 000

Textliche Festsetzungen

Überschriften dienen lediglich der Orientierung und sind nicht Gegenstand der Festsetzung.

1. Art der Nutzung

1.1 In den Mischgebietsteilen MI 1 bis MI 3 sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss und nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in einer bis zu 20,0 m betragenden Tiefe hinter den straßenseitigen Baugrenzen entlang der Heidestraße und der Vorhabenstraßen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich" bzw. „verkehrsberuhigter Bereich" zulässig. In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss und nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche in einer bis zu 20,0 m betragenden Tiefe hinter den straßenseitigen Baugrenzen entlang der Heidestraße zulässig.

1.2 Im Gewerbegebietsteil GE 1 mit Ausnahme der Fläche EIGE2EIGE1 können Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise im ersten Vollgeschoss zugelassen werden. Dabei sind Einzelhandelsbetriebe mit folgenden zentrenrelevanten Kernsortimenten unzulässig:
- Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren
- Apotheken, medizinische, orthopädische und kosmetische Artikel
- Parfümerie, Putz- und Reinigungsmittel
- Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf
- Organisationsmittel für Büroarbeits
- Textilien
- Bekleidung
- Schuhe und Lederwaren
- Bekleidungszubehör
- Haushaltswaren (Kurzwaren, ausgenommen Bedarfsartikel für den Garten, Möbel und Grillgeräte für den Garten
- Instrumente, Einzelgeräte und Glaswaren
- Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck
- Handarbeiten
- Elektronische Haushaltsgeräte, Geräte der Unterhaltungselektronik und Musikinstrumente, ausgenommen elektrotechnische Einzelgeräte
- Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Einzelgegenstände, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel
- Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck
- Spielwaren
- Sport- und Campingartikel, Fahrräder und Blumentöpfe
- Zoologischer Bedarf und lebende Tiere
- Augenoptiker
- Foto- und optische Erzeugnisse (ohne Augenoptik)
- Computer, Computerteile, periphere Einheiten und Software
- Telekommunikationseinrichtungen und Mobiltelefone
- Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör
- Sport- und Campingartikel (ohne Campingmöbel), ausgenommen Sport- und Freizeitboote und Zubehör
- Sonstiger Facheinzelhandel, ausgenommen Büromöbel und Bürobedarfe
- Antiquitäten und Gebrauchtwaren

Auf der Fläche EIGE2EIGE1 können Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise auch mit folgenden zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung im ersten Vollgeschoss zugelassen werden.
Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Blumen, Tabakwaren, Drogeriewaren, Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf

1.3 Im Gewerbegebietsteil GE 2.1 und GE 2.2 sind mit Ausnahme der Fläche FIGF3FGF1 Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Auf der Fläche FIGF3FGF1 können Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise mit folgenden zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung im ersten Vollgeschoss zugelassen werden.
Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Blumen, Tabakwaren, Drogeriewaren, Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf

1.4 Im Gewerbegebiet sind nur Betriebe und Anlagen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

1.5 Im Mischgebiet sind Gewerbebetriebe nicht zulässig.

1.6 Im Mischgebiet können Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 der Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise und ausschließlich in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind, zugelassen werden.

Spielhallen und Einrichtungen für die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder kinoähnliche Vorführungen) sind im Mischgebiet, im Gewerbegebiet und im Sondergebiet unzulässig.

1.7 Das Sondergebiet „Nahversorgungszentrum, Wohnen und gewerbliche Nutzung" dient der Unterbringung von – auch großflächigen – Einzelhandelsbetrieben der Nahversorgung sowie von Wohnungen und Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

a) Zulässig sind im ersten Vollgeschoss:
- großflächige Einzelhandelsbetriebe mit einer betriebsbezogenen Verkaufsfläche von höchstens 2.500 m² sowie nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe. In den Einzelhandelsbetrieben darf die Verkaufsfläche für Waren des täglichen Bedarfs (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Tiernahrung, Blumen, Tabakwaren, Drogeriewaren, Arzneimittel, medizinische, orthopädische und kosmetische Artikel, Bücher, Zeitschriften und Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf) 80 % der Verkaufsfläche des jeweiligen Betriebs nicht unterschreiten.
- Schank- und Speisewirtschaften,
- Dienstleistungsbetriebe, nicht störende Handwerksbetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

b) Oberhalb des ersten Vollgeschosses sind mindestens 5.500 m² der zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden.
Zulässig sind außerdem, soweit sie das Wohnen nicht wesentlich stören:
- Büroräume und Räume für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihrem Betrieb in ähnlicher Art ausüben,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie
- Anlagen für Verwaltungen, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

c) Eine Tiefgaragenebene ist ausschließlich zwischen den Punkten C und D zulässig.

1.8 Im Mischgebietsteil MI 4.1 dürfen auf den überbaubaren Grundstücksflächen, auf denen mehr als sechs Vollgeschosse zulässig sind, nur Wohnungsbetriebe errichtet werden die, mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden können. Ausnahmsweise können Wohngebäude ohne Sindrumgebäude zugelassen werden, wenn die nach Satz1 errichteten Wohnungen in einem anderen Gebäude im MI 1, MI 2, MI 3 oder im Sondergebiet errichtet werden.

Im Mischgebietsteil MI 4.2 dürfen auf der Fläche B1BC2BC4B1 sowie auf der Fläche M4MSMSM7M4 nur Wohngebäude errichtet werden, bei denen ein Anteil von 25% der in den Gebäuden auf diesen Flächen zulässigen Wohnungen mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden können.

2. Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen

2.1 Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.

2.2 Im Sondergebiet und im Gewerbegebietsteil GE 2.2 sind die zulässige Grundfläche, die im zeichnerischen Teil festgesetzt ist, durch Baugrenzen umfasste, überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

2.3 Die zulässige Grundfläche in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2 und MI 3 darf durch die Grundfläche von Nebenanlagen im Sinne des § 14 der Baunutzungsverordnung und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden.

2.4 Im Misch-, Gewerbe- und Sondergebiet können im Einzelfall ausnahmsweise eine einzelne Dachaufbauten, wie Schornsteine, Lüftungsrohre, Aufzugsüberfahrten oder Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie bis zu einer Höhe von 2,0 m oberhalb der festgesetzten Oberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 90° hinter die Dachhaut Baugrenze zurücktreten.

3. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

3.1 Für die Gewerbegebietsteile GE 2.1 und GE 2.2 sind die abweichende Bauweise festgesetzt: die Gebäude sind im ersten bis fünften Vollgeschoss in der geschlossenen Bauweise zu errichten, ebenfalls das fünfte Vollgeschossen sind seitliche Grenzabstände einzuhalten

3.2 In dem Teil des Gewerbegebiets GE 1, in dem XXIII Vollgeschosse zulässig sind, beträgt für den Schnittpunkt gegenüberliegenden Gebäudeseiten das Maß der Tiefe der Abstandsflächen 0,6 H.

3.3 Im Gewerbegebietsteil GE 2.1 darf an die Baugrenze zwischen den Punkten A und B, bezogen auf die zulässige Höhe der baulichen Anlagen mit Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung für Berlin herangebaut werden.

3.4 Im Mischgebiet MI 4.2 darf an die Baugrenze zwischen den Punkten Z14, Z15 und Z16, bezogen auf die zulässige Höhe der baulichen Anlagen mit Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung für Berlin herangebaut werden.

3.5 Im Misch- und im Sondergebiet kann ausnahmsweise von Zeichnerischen von Gebäudelinien z.B. für architektonische Gliederungen, Terrassen und Loggien bis zu 2,0 m hinter die Baulinie zugelassen werden, wenn für Anteil am Ortbil der Fläche der jeweiligen Außenwand nicht überschreitet.

4. Zulässigkeit von Garagen, Stellplätzen und Nebenanlagen

4.1 In den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3, MI 4.1 und MI 4.2 und im Sondergebiet sind Stellplätze und Garagen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen, Hofeinfahrten im Sinne des § 14 Baunutzungsverordnung, von denen Wohnungen wie von Gebäuden ausgehen, können in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2, MI 3, MI 4.1 und MI 4.2 und im Sondergebiet nur ausnahmsweise zugelassen werden.

4.2 In den Gewerbegebietsteilen GE 1, GE 2.1 und GE 2.2 können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zusätzlich zu den zulässigen Baugrenzen und den westlich angrenzenden Bahnanlagen mit Ausnahme der Fläche G1 einzelne Stellplätze und Garagen nur ausnahmsweise zugelassen werden, auf der Fläche G1 sind auf den übrigen nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind oberirdische Stellplätze und Garagen unzulässig. Hofeinfahrten im Sinne des § 14 Baunutzungsverordnung, von denen Wohnungen wie von Gebäuden ausgehen, können in den Gewerbegebietsteilen GE 1, GE 2.1 und GE 2.2 nur ausnahmsweise zugelassen werden.

5. Immissionsschutz

5.1 Zum Schutz von Lärm müssen die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Unterrichtsräumen u.ä. und Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten wie resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß (erf. $R'_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe November 1989) von mindestens

55 dB
- für die zur Heidestraße ausgerichteten Blockaußenwände zwischen den Punkten Z1 und Z2, Z3 und Z4, Z5 und Z6, Z7 und Z8 sowie Z9 und Z10
- im Mischgebietsteil MI 1 für die zur Bahnanlagen ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.1 für die an den Bahnanlagen ausgerichteten Blockaußenwände in dem Bauteil mit neun zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII

47 dB
- im Sondergebiet für die zu den Bahnanlagen ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.1 zwischen den Punkten Z13 und Z14 sowie für die der Planstraße 3 zugewandten Blockaußenwände in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII

45 dB
- für die zur Heidestraße ausgerichteten Blockaußenwände mit Ausnahme der Abschnitte zwischen den Punkten Z1 und Z2, Z3 und Z4, Z5 und Z6, Z7 und Z8 sowie Z9 und Z10
- im Mischgebietsteil MI 1 für die zur Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich" ausgerichteten Blockaußenwände und in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von X
- im Mischgebietsteil MI 1 für die zur Heidestraße ausgerichteten Blockaußenwände
- in dem Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 in den Bauteilen mit einer Anzahl der Vollgeschosse von VI für die zur Planstraße 2 ausgerichteten Blockaußenwände
- im Sondergebiet für die zur Fläche G2 und für die zur Planstraße 3 ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.1 in den Bauteilen mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschosse von VII für die zur Planstraße 3 ausgerichteten und für die zu der senkrecht ausgerichteten Blockaußenwände sowie in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII für den SS, bis XII Vollgeschossen für die zur Planstraße 3 ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.2 zwischen den Punkten Z14 und Z15

40 dB
- im Mischgebietsteil MI 1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschosse von X für das VIII. bis X. Vollgeschoss für die von der Planstraße 1.1 abgewandten Außenwände
- im Mischgebietsteil MI 2 für die zur Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich" ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 2 für die nachgenannten Außenwände im VIII. bis X. Vollgeschoss zwischen den Punkten Z28 und Z31
- im Mischgebietsteil MI 3 in den Bauteilen mit einer Anzahl der Vollgeschosse von VI für die zur Planstraße 2 ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.1 für die Blockaußenwände zwischen den Punkten Z14 und Z15 sowie Z26 und Z27
- im Mischgebietsteil MI 4.2 für die Blockaußenwände zwischen den Punkten Z15 und Z16 sowie Z26 und Z27

5.2 Zum Schutz von Lärm müssen die Außenbauteile von Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten im Gewerbegebiet wie resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß (erf. $R'_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe November 1989) wie mindestens

52 dB
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in den Bauteilen mit einer Höhe der OK baulicher Anlagen von 123,8 m und 86,3 m über NHN für die den Bahnanlagen zugewandten und für die der Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen dienenden den beiden Bauteilen zugewandten Außenwände
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von X für die zur Planstraße 1.1 abgewandten Außenwände
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteilen nördlich der Linie zwischen den Punkten F3 und F4 für die den Bahnanlagen zugewandten Außenwände

50 dB
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 in den Bauteilen südlich der Linie zwischen den Punkten F3 und F4 sowie im Gewerbegebietsteil GE 2.2 jeweils für die den Bahnanlagen zugewandten Außenwände

47 dB
- im Gewerbegebietsteil GE 1 für die die Heidestraße zugewandten Außenwände im Baugebietsteil mit einer höchstzulässigen Vollgeschossen von XSO
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl von Vollgeschossen von X für die zur Planstraße 1.1 abgewandten Außenwände
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteilen mit einer Höhe der OK baulicher Anlagen von 123,8 m und 86,3 m über NHN für die den Bahnanlagen zugewandten und für die der Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen dienenden den beiden Bauteilen zugewandten Außenwände
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 und GE 2.2 für die zur Heidestraße ausgerichteten Blockaußenwände mit einer höchstzulässigen Vollgeschossen von XSO
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 und GE 2.2 für die zur Planstraße 1.1 ausgerichteten Blockaußenwände mit einer zulässigen Anzahl von Vollgeschossen von X
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 und GE 2.2 für die zur Planstraße 1.2 ausgerichteten Blockaußenwände mit einer zulässigen Anzahl von Vollgeschossen von XII
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 und GE 2.2 für die zur Planstraße 2 ausgerichteten Blockaußenwände mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 in den Bauteilen südlich der Linie zwischen den Punkten F3 und F4 und im Gewerbegebietsteil GE 2.2 für die den Bahnanlagen zugewandten Blockaußenwände
- im Gewerbegebietsteil GE 2.1 in dem Bauteilen mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII für die zur Heidestraße ausgerichteten Außenwände

45 dB
- im Sondergebiet für die zu den Bahnanlagen ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.1 für die Blockaußenwände zwischen den Punkten Z13 und Z14 sowie für die der Planstraße 3 zugewandten Blockaußenwände in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschosse von XII
- im Mischgebietsteil MI 4.1 für die zu den Bahnanlagen ausgerichteten Blockaußenwände in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in den Bauteilen mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von X für die zur Heidestraße ausgerichteten Außenwände
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteilen mit einer zulässigen Anzahl von Vollgeschossen von XII für die zur Heidestraße ausgerichteten Außenwände
- in dem Gewerbegebietsteil GE 2.1 und GE 2.2 für die zur Bahnanlage südlich ausgerichteten Außenwände oberhalb des VI. Vollgeschosses, im Gewerbegebietsteil GE 2.2 für die zur Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ausgerichteten Außenwände und im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl von Vollgeschossen von XII
- im Gewerbegebietsteil GE 1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl von Vollgeschossen von XII für die zur Planstraße 1.1 ausgerichteten Außenwände

5.3 Zum Schutz vor Lärm müssen Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen u.ä., die nicht über einen/einem zu dem Straßenverkehr oder zu einer von öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Gebäudeseite orientiert, Fenster verfügen mit Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden oder es müssen in Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen baulichmischer Art durchgeführt werden.
Zusätzlich müssen Aufenthaltsräume in Wohnungen und Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen u.ä. die nicht über einen/einem zu dem Straßenverkehr oder zu einer von öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Gebäudeseite orientiert, Fenster verfügen mit Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden oder es müssen in Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen baulichmischer Art durchgeführt werden.
- im Mischgebietsteil MI 1 für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z17 und Z18 sowie Z 18 und Z 19 im VIII. bis X. Vollgeschoss
- im Mischgebietsteil MI 2 für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z20 und Z 21 sowie Z21 und Z22 im VII. bis X. Vollgeschoss
- im Mischgebietsteil MI 2 für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z23 und Z24 sowie Z24 und Z25 im VII. bis X. Vollgeschoss
- im Mischgebietsteil MI 4.1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z11 und Z12 sowie Z12 und Z13 im VII. bis XII. Vollgeschoss.

5.4 Zum Schutz vor Lärm müssen Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen u.ä., die nicht über einen/einem zu dem Straßenverkehr oder zu einer von öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Gebäudeseite orientiert, Fenster verfügen mit Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden oder es müssen in Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen baulichmischer Art durchgeführt werden.
Zusätzlich müssen Aufenthaltsräume in Wohnungen und Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Unterrichtsräume in Schulen u.ä. die nicht über einen/einem zu dem Straßenverkehr oder zu einer von öffentlichen Verkehrsflächen abgewandten Gebäudeseite orientiert, Fenster verfügen mit Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden oder es müssen in Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen baulichmischer Art durchgeführt werden.
- im Mischgebietsteil MI 1 für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z17 und Z18 sowie Z 18 und Z 19 im VIII. bis X. Vollgeschoss
- im Mischgebietsteil MI 2 für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z20 und Z 21 sowie Z21 und Z22 im VII. bis X. Vollgeschoss
- im Mischgebietsteil MI 2 für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z23 und Z24 sowie Z24 und Z25 im VII. bis X. Vollgeschoss
- im Mischgebietsteil MI 4.1 in dem Bauteil mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII für Aufenthaltsräte mit Ausnahme zur Baugrenze zwischen den Punkten Z11 und Z12 sowie Z12 und Z13 im VII. bis XII. Vollgeschoss.

5.5 Zum Schutz vor Lärm muss in den Mischgebietsteilen MI 1, MI 2 und MI 3 sowie im Sondergebiet in Gebäuden mit Ausnahme der Wohnungen, die über mehr als eine Außenwand verfügen, die nicht zum Blockinnenbereich oder zu einer von der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche abgewandten Seite orientiert sind, mindestens ein schallgedämpfter Außenluftdurchlass vorgesehen werden, der mindestens den Anforderungen der Schallschutzklasse 2 entsprechen muss.

In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 muss mit Ausnahme der Wohnungen, die über mehr als eine Außenwand verfügen, die nicht zum Blockinnenbereich oder zu einer von der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche abgewandten Seite orientiert sind, mindestens ein schallgedämpfter Außenluftdurchlass vorgesehen werden, der mindestens den Anforderungen der Schallschutzklasse 3 entsprechen muss. Ausnahmsweise kann auf diese Maßnahme verzichtet werden, wenn in den Räumen ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) nicht überschritten wird. Dies ist durch Messungen oder durch Berechnungen nachzuweisen.

5.6 Zum Schutz vor Lärm sind an nachfolgend genannten Außenwänden zu Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen, die nicht zu mindestens einem Raum über einen zusätzlichen Außenwandanteil zum Blockinnenbereich ausgerichtet sind, durch verbundene Außenwandelemente wie z.B. verglaste Vorbauten oder als verglaste Laggien zulässig. Bei Wohnungen mit mehreren baulich verbundenen Außenwandelementen, die nur anteilig der genannten Außenwänden zuzuordnen sind, muss mindestens ein baulich verbundener Außenwandanteil als verglaster Vorbau oder verglaste Loggia errichtet werden.
- im Mischgebietsteil MI 1 an den Blockaußenwänden
- im Mischgebietsteil MI 2 mit Ausnahme der Fläche B1BC2BC4B1 sowie im Sondergebiet vor allen der Heidestraße zugewandten Blockaußenwänden
- im Mischgebietsteil MI 2 mit Ausnahme der Fläche B1BC2BC4B1 mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich" ausgerichteten Blockaußenwänden bis zu einem Abstand von 45,0 m und vor den zur Planstraße 2 ausgerichteten Blockaußenwänden bis zu einem Abstand von 56,0 m jeweils zur Baulinie an der Heidestraße.
- im Mischgebietsteil MI 3 vor den zur Planstraße 2 ausgerichteten Blockaußenwänden bis zu einem Abstand von 56,0 m zur Baulinie an der Heidestraße, vor den zum zur/s gegenüberliegenden Bebauung ausgerichteten Blockaußenwänden bis zu einem Abstand von 45,0 m zur Baulinie an der zum Sondergebiet ausgerichteten Blockaußenwände der Baufelder mit einer Vollgeschossanzahl von XII
- im Sondergebiet vor den zum Mischgebietsteil MI 3 ausgerichteten Blockaußenwänden sowie vor den zu den Planstraßen 1.2 und 3 ausgerichteten Blockaußenwände
- im Mischgebietsteil MI 4.1 vor den zur Planstraße 3 und vor den den Bahnanlagen zugewandten Blockaußenwänden sowie vor den zum Sondergebiet mit einer zulässigen Anzahl der Vollgeschossen von XII ausgerichteten Blockaußenwänden zwischen den Punkten Z12 und Z13 sowie den Punkten Z14 und Z15 sowie Z26 und Z27
- im Mischgebietsteil MI 4.2 vor den zu den Bahnanlagen ausgerichteten Blockaußenwänden

5.7 In den Mischgebietsteilen MI 2 und MI 3 sind auf den straßenseitigen Grundstücksflächen, auf denen mehr als sechs Vollgeschosse zulässig sind, bis zur Fertigstellung der straßenseitigen Randbebauung entlang der Bahnanlagen im Gewerbegebiet GE 2.2 und Errichtung der Planstraße A und B im Gewerbegebiet GE 2.1, Wohnungen, Unterrichtsräume u.ä. und Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten ohne folgende Vorkehrungen unzulässig:
- Die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Unterrichtsräumen u.ä. und Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten müssen ein resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß (erf. $R'_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe November 1989) wie mindestens 45 dB entlang der Außenwände, die nicht zum Blockinnenbereich ausgerichtet sind und 40 dB entlang der aufgrunden Außenwände im VIII. bis X. Vollgeschossen zwischen den Punkten Z21 und Z22 besitzen.
- In Wohnungen, die nicht mit einer zusätzlichen baulich verbundenen Außenwandfläche zum Blockinnenbereich ausgerichtet sind, müssen mindestens zwei baulich verbundene Außenwandelemente wie zum Beispiel verglaste Vorbauten oder als verglaste Loggien zulässig sein. Bei Wohnungen mit mehreren baulich verbundenen Außenwandelementen, die nur anteilig der genannten Außenwänden zuzuordnen sind, muss mindestens ein baulich verbundener Außenwandanteil als verglaster Vorbau oder verglaste Loggia errichtet werden.

5.8 Zum Schutz vor Lärm müssen die Decke und die Wände im Bereich des Luftgeschosses im Gewerbegebietsteil GE 2.1 schallabsorbierend ausgekleidet werden.

5.9 Auf der Fläche der öffentlichen Parkanlage mit Kinderspielplatz ist entlang der Bahnanlage zwischen den Punkten L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8 und L1 eine durchgehende Lärmschutzwand mit einer Höhe von mindestens 25,0 m über NHN und einer Schalldämmung $D_{n,w}$ von mindestens 25 dB bezüglich Luft absorbierend zu errichten.

5.10 Im Gebungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Emissionen von Schwefeldioxid, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energieinhalt des eingesetzten Brennstoffs insgesamt nicht höher sind als von Heizöl EL sind.

5.11 Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang der Bahnanlagen bis zu einem Abstand von 80,0 m schwingungstechnisch abgekoppelt von den planfestgestellten Verkehrsanlagen der Bahn (S-Bahn-, Güter-, Regional- und Fernbahngleise einschl. evtl. Bahndämme) gebaut werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung gewählt werden.

6. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

6.1 Im Gewerbegebietsteil GE 2.1 ist die Fläche mit der Bezeichnung G 1 mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Die Schleifrichtung des Dreiecksgeos darf 5,5 m nicht unterschreiten.

6.2 Im Sondergebiet ist die Fläche mit der Bezeichnung G 2 mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

7. Grünbindungen

7.1 Im Gebungsbereich des Bebauungsplans sind die Dachflächen, mit Ausnahme der Dachflächen von Baukörperabsätzen mit Mischgebietsteil MI 4.1 und MI 4.2 und Dachflächen abgehalb von 75,0 m über NHN, extensiv zu begrünen, dies gilt nicht für technische Einrichtungen, Schwellfangbächen und Terrassen. Der Flächenanteil von technischen Einrichtungen, Schwellfangbächen und Terrassen darf in der Summe maximal 40% der jeweiligen Dachfläche betragen. Die Bauhöhe dürfen sind ein ebenen.

7.2 Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten. Das gilt auch, wenn unter diesen unterirdische Garagen (Tiefgaragen) hergestellt werden. Die Baufelderzahlen sind zu erhalten. Die Errichtung über der Tiefgarage muss mindestens 80 cm betragen. Die Verpflichtung zum Anpflanzen gilt nicht für Wege, Zufahrten, Stellplätze, Terrassen, Schutzterrassen und Lichtschächte von zum Wohnen dienenden in Sinne des § 14 Baunutzungsverordnung.

7.3 In den Mischgebietsteilen MI 4.1 und MI 4.2 sind Dachflächen mit einer Neigung von weniger als 20 Grad und mit einer Größe von mehr als 100 m² zu begrünen. Die Begrünung ist mit einer Substratschicht von mindestens 20 cm aufzubauen. Die Dachbegrünung ist mit einer Kombination aus Sedum-Sprossen und Gräsern herzustellen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.

8. Gestaltungsregelungen

8.1 Erdberg der Straßenverkehrsflächen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Einfriedungen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Ihre Höhe darf 0,9 m, bezogen auf die Höhe der am gewandten Verkehrsflächen, nicht überschreiten.

8.2 Im Gebungsbereich des Bebauungsplans sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung bis maximal zur Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zulässig. Im Gewerbegebiet GE 1 können ausnahmsweise auch Werbeanlagen oberhalb der Fensterbrüstung des zweiten Vollgeschosses zugelassen werden, sofern sie nicht in den Bahnanlagen hin ausgerichtet sind. Werbeanlagen oder beweglich Licht für Werbezwecken ist im Gebungsbereich des Bebauungsplans unzulässig.

9. Sonstige Festsetzungen

9.1 Auf den Flächen mit der Bezeichnung „planfestgestellte temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn" ist die festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung bis zur Aufhebung des planfeststellenden Zwecks unzulässig.

9.2 Die Erhebung der Straßenverkehrsflächen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

9.3 Die Gefungsmaßnahmen zwischen den Punkten H und I sowie zwischen den Punkten J und K ist zugunsten Straßenbaugrenzgrenze.

9.4 Im Gebungsbereich dieses Bebauungsplans treten die bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die vorhandenen Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art entfallen, außer Kraft.

Nachrichtliche Übernahmen

Im Gebungsbereich des Bebauungsplans unterliegen Teilflächen dem durch Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes am 17. Februar 2006 sowie dem durch Änderungsbeschluss 2010 vorbereiteten Fachplanungsrecht für die S-Bahn „S 21 Nordringanbindung bis Letzter Bahnhof (temporäre Baustelleneinrichtungsfläche S-Bahn).

Hinweise

Bodenfunde Anlagen, die nach Art und Umfang genehmigt sind, eine Genehmigung für den Tiefbaurecht der Bahn benötigen. dürfen nur mit Zustimmung der DB AG errichtet werden und der Baubeginn ist mit dem Betreiber der S 21 abzustimmen.

Die DIN 4109 wird in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abt. II Städtebau und Projekte, zur Einsichtnahme bereitgehalten.

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

Zur Entstehung/Lösung der Belange der Verteidigung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für Gebäude im Gewerbegebietsteil GE 1 mit einer Oberkante von mehr als 100 m über NHN die Bundeswehr zu beteiligen.

Anschluss A

VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH
NAHVERSORGUNGSZENTRUM, WOHNEN UND GEWERBLICHE NUTZUNG
FUSSGÄNGER- UND RADFAHRBEREICH
Bebauungsplan 1-66
f. 10.03.2013
Bebauungsplan 1-92VE
f. 02.12.2015
Nebenzeichnung
Baugrenzen für den zulässige S. bis VII. Vollgeschoss
Bebauungsplan 1-68C
Planstraße 1.2
Künftige Planstraße 1.1
Künftige E Planstraße 2
Künftige Planstraße 3
Heidestraße
Döberitzer Straße
OFFENTLICHE PARKANLAGE
OFFENTLICHE PARKANLAGE MIT KINDERSPIELPLATZ
planfestgestellte temporäre Baustelleneinrichtungsfläche S-Bahn
Bebauungsplan 1-62b
f. 08.07.2016
Bebauungsplan 1-62c
VERKEHRSBERUHIGTER BERE