

17. Wahlperiode

Vorlage – zur Beschlussfassung –

**Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der
Planaufstellung – „Planreife“) für das Bauvorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude
„HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer – MK H6 –
im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201da („Humboldthafen-Süd“)
im Bezirk Mitte**

Der Senat von Berlin
- Stadt Um II B –
Tel.: 9025-2105

An das Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei – G Sen –

Vorblatt

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung – „Planreife“) für das Bauvorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer – MK H6 - im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201da („Humboldthafen-Süd“) im Bezirk Mitte

A. Problem

Am 1.10.2008 hat ein privater Investor vom Land Berlin, vertreten durch den Liegenschaftsfonds GmbH Co. KG, das süd-östlich des Humboldthafens gelegene Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer erworben. Das Grundstück hat eine Größe von etwa 6.110 m² und entspricht dem Zuschnitt des Kerngebietes (MK) H6 im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201da. Es ist die Errichtung eines Büro- und Verwaltungsgebäudes auf Basis des Wettbewerbsentwurfes des Architekturbüros KSP – Jürgen Engel Architekten aus dem Jahr 2011 vorgesehen.

Der Bauantrag für das Büro- und Verwaltungsgebäude mit der Bezeichnung „HumboldtHafenEins“ wurde am 17.12.2012 beim Bezirksamt Mitte von der Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Bau- und Wohnungsaufsicht, eingereicht.

Der Bauherr OVG HumboldthafenEins SE hat alle Vorarbeiten für das Bauvorhaben geleistet, allerdings fehlt noch die planungsrechtliche Genehmigungsgrundlage.

B. Lösung

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes II-201da, der in der Zeit vom 29.10.-29.11.2012 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen hat. Er sieht die Entwicklung der Uferfläche des südöstlichen Humboldthafens zu einem Geschäftsquartier mit städtebaulich qualitätsvoller Bebauung und der Schaffung einer Uferpromenade vor.

Der Bebauungsplan kann noch nicht zur Festsetzung gebracht werden, weil im westlichen Teil seines Geltungsbereichs vor allem die Sicherung des Bauvorhabens der S 21 noch nicht abschließend geregelt werden konnte. Daher ist beabsichtigt, die planungsrechtliche Voraussetzung für eine Baugenehmigung zunächst nur für das Bauvorhaben südöstlich des Humboldthafens im ausgewiesenen Kerngebiet H6 des im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungs-

plans zu schaffen. Das setzt voraus, dass die für das Vorhabengrundstück relevanten künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans bereits abschließend abgewogen wurden und das Bauvorhaben mit den künftigen Festsetzungen übereinstimmt.

Um diese Voraussetzungen zu schaffen, waren umfangreiche Abstimmungen zwischen dem Antragsteller und den Verfahrensbeteiligten erforderlich; sie konnten letztlich einer einvernehmlichen Lösung zugeführt werden. Die erst im weiteren Verfahren (Durchführung des Bauvorhabens) umzusetzenden Regelungen wurden in einem städtebaulichen Vertrag, der Gegenstand der planungsrechtlichen Abwägung ist, abschließend verhandelt. Der Vertragsentwurf enthält neben einer Bürgschaft über 1 Mio. Euro für etwaige Beeinträchtigungen der Hugo-Preuss-Brücke durch das Bauvorhaben auch Regelungen über die Finanzierung und Unterhaltung eines Einleitbauwerkes zur Regenentwässerung des Gebäudes „HumboldthafenEins“ und der öffentlichen Uferpromenaden, die Erstellung einer Mauerstreifenkennzeichnung, den Bau und die Unterhaltung einer Treppenverbindung zwischen der öffentlichen Uferpromenade und dem Kapelle-Ufer und – falls erforderlich – die Finanzierung von Druckerhöhungsanlagen durch den Vorhabenträger/Bauherrn.

Aufgrund dieses Vertrages konnte die Prüfung der Planreifevoraussetzungen nach § 33 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4 BauGB abgeschlossen werden:

- Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 1 BauGB liegen vor, da die Verfahrensschritte nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 sowie § 4a Abs. 2 BauGB durchgeführt worden sind. Alle in den Stellungnahmen vorgetragenen öffentlichen und privaten Belange sind untereinander und gegeneinander für das beantragte Vorhaben im Kerngebiet H6 östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals abgewogen worden. Die Änderungen und Ergänzungen, die sich aus den Verfahrensschritten für den Bebauungsplan ergeben, wirken sich ausschließlich auf den westlichen Teil des Bebauungsplanes aus. Das beantragte Vorhaben „HumboldtHafenEins“ bleibt davon unberührt.
- Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 2 BauGB liegen vor, da das beantragte Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegensteht.
- Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 4 BauGB liegen vor, weil das Alexanderufer ausgebaut und dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist. Die Erschließung ist für das beantragte Vorhaben „HumboldtHafenEins“ gesichert.

Der Antragsteller hat die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans schriftlich für sich und seine Rechtsnachfolger anerkannt.

Fazit

Das Bauvorhaben hält die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans II-201da ein. Zusammen mit der Anerkenntniserklärung des Bauherren liegen vorbehaltlich der Zustimmung des Abgeordnetenhauses die Voraussetzungen für einen Baugenehmigung nach § 33 Abs. 1 BauGB vor.

C. Alternative/ Rechtsfolgenabschätzung

Keine.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Keine. (Das Bauvorhaben wird privat finanziert.)

E. Gesamtkosten

Keine.

(Das Bebauungsplanverfahren für die Bebauungspläne II-201d insgesamt (Teilbebauungspläne II-201db – Nord – und II-201da – Süd –) wird durch die Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel in Höhe von 175.000 Euro finanziert, wovon 64 % der Bund und 36 % das Land Berlin trägt. Weitere öffentliche Mittel werden für das Planungsverfahren nicht eingesetzt.)

F. Flächenmäßige Auswirkungen

Keine.

G. Auswirkungen auf die Umwelt

Gegenüber dem geltenden Recht ergeben sich keine Auswirkungen auf die Umwelt. Da sich die geplante Bebauung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB sowohl nach Art und Maß der baulichen Nutzung als auch nach der überbauten Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, stellen die geplanten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB planungsrechtlich keinen Eingriff dar, weshalb sich kein Kompensationserfordernis ergibt.

H. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Keine.

I. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Der Senat von Berlin
- Stadt Um II B –
Tel.: 9025-2105

Anlage zur Senatsvorlage Nr.

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei – G Sen –

Vorlage

- zur Beschlussfassung -

Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung – „Planreife“) für das Bauvorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer – MK H6 – im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201da für das Gelände zwischen Alexanderufer, Kapelleufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer und Stadtbahn sowie für Abschnitte der Stadtbahn und des Alexanderufers im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit („Humboldthafen-Süd“)

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt der vom Senat am 12. März 2013 beschlossenen Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung – „Planreife“) für das Bauvorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer – MK H6 – im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201da für das Gelände zwischen Alexanderufer, Kapelleufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer und Stadtbahn sowie für Abschnitte der Stadtbahn und des Alexanderufers im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit („Humboldthafen-Süd“)

zu.

A. Begründung

Am 1.10.2008 hat ein privater Investor vom Land Berlin, vertreten durch den Liegenschaftsfonds GmbH Co. KG, das süd-östlich des Humboldthafens gelegene Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer erworben. Das Grundstück hat eine Größe von etwa 6.110 m² und entspricht dem Zuschnitt des Kerngebietes (MK) H6 im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-

201da. Es ist die Errichtung eines Büro- und Verwaltungsgebäudes auf Basis des Wettbewerbsentwurfes des Architekturbüros KSP – Jürgen Engel Architekten aus dem Jahr 2011 vorgesehen.

Der Bauantrag für das Büro- und Verwaltungsgebäude unter der Bezeichnung „HumboldtHafenEins“ wurde am 17.12.2012 beim Bezirksamt Mitte von der Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Bau- und Wohnungsaufsicht, eingereicht.

Der Bauherr OVG HumboldthafenEins SE hat alle Vorarbeiten für das Bauvorhaben geleistet, allerdings fehlt noch die planungsrechtliche Genehmigungsgrundlage.

Die Rahmenbedingungen

Das geplante Bürogebäude „HumboldthafenEins“ mit sieben bzw. acht Vollgeschossen liegt in prominenter Lage am Humboldthafen unweit des Berliner Hauptbahnhofs und der Regierungsbauten an der Spree. Die Sockelgeschosse bilden klare Raumkanten zur Umgebung. Sie sind im Bereich des mittigen Durchgangs und der Zugänge zu den Innenhöfen am Alexanderufer aufgeständert und markieren so die fußläufigen Verbindungen. Zum Humboldthafen wird durch die 2-geschossige Arkade eine attraktive und geschützte Zone für Fußgänger geschaffen. In den oberen Geschossen werden die Höfe durch den mäanderförmigen Baukörper nach außen geöffnet. Dadurch ergeben sich gute Blickverbindungen zur Umgebung sowie gute Belichtungsmöglichkeiten. Die Mäanderform trägt zur Verzahnung des Gebäudes mit seiner Umgebung bei. Zugleich wird das ein Geschoss höhere und auskragende Kopfgebäude betont, das den Abschluss zur Hugo-Preuß-Brücke bildet.

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes II-201da, der in der Zeit vom 29.10.-29.11.2012 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen hat. Dieser Bebauungsplan hat sich aus dem Bebauungsplan II-200, Aufstellungsbeschluss 31. Oktober 1992, durch Teilungen mit Beschlussfassungen am 1. Oktober 1993, 24.8.1998 und 13. März 2008 entwickelt. Er sieht die Entwicklung der Uferfläche des südöstlichen Humboldthafens zu einem Geschäftsquartier mit städtebaulich qualitativvoller Bebauung und der Schaffung einer Uferpromenade vor.

Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauung und Gestaltung wird vor allem im Bereich der Schutzgüter Luft/Klima und Boden zu einer Verschlechterung der Situation im Plangebiet führen (Erhöhung der Versiegelung von z.Z. ca. 30% nach durchgeführter Beräumung auf ca. 100%, Reduzierung der Luftaustauschmöglichkeiten). Dem steht eine Aufwertung als Kerngebiet gemäß seiner innerstädtischen Lage mit Aufenthaltsqualitäten im Bereich der öffentlichen Uferpromenade im Sinne eines Beitrags zur Aufwertung des Stadtraums zwischen Regierungsviertel und Hauptbahnhof gegenüber. Da sich die geplante Bebauung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB sowohl nach Art und Maß der baulichen Nutzung als auch nach der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, stellen die geplanten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB planungsrechtlich keinen Eingriff dar, weshalb sich kein Kompensationserfordernis ergibt. Es ergeben sich aus dem vorliegenden Bebauungsplan keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände; sonstige Schutzgebiete bzw. -belange werden ebenfalls nicht berührt.

Grundzüge der Abwägung

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, womit eine nachhaltige Veränderung der Stadtstruktur einhergegangen ist bzw. weiterhin einhergeht. Im Bereich des Hauptbahnhofs soll ein Gebiet, das jahrzehntelang vor allem von

Bahnnutzungen geprägt war, zu einem verdichteten, qualitativ hochwertigen innerstädtischen Stadtviertel entwickelt werden. Dabei soll der erwartete Entwicklungsimpuls des Hauptbahnhofes sowie die Nähe zum Regierungsviertel für die Entstehung eines Stadtquartiers genutzt werden.

Das Kerngebiet um den Hauptbahnhof soll in erster Linie der Unterbringung von Dienstleistungsfunktionen dienen. Unter Berücksichtigung des städtebaulichen Konzeptes für den Gesamtbereich, das überwiegend eine Kerngebietsnutzung vorsieht, können für Teilflächen im Einzelfall großflächige Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden. Die umgebenden Flächen sind durch Kerngebietsnutzungen geprägt, wobei auch zu berücksichtigen ist, dass sich die zulässige Einzelhandelsnutzung im Hauptbahnhof von 15.000 m² Geschossfläche auf das Gebiet insgesamt auswirkt.

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

Aktueller Stand des Bebauungsplanverfahrens

Der Bebauungsplan kann insgesamt noch nicht zur Festsetzung gebracht werden, weil im westlichen Teil seines Geltungsbereiches vor allem die Sicherung des Bauvorhabens der S 21 noch nicht abschließend geregelt werden konnte. Daher ist beabsichtigt, zunächst nur für das Bauvorhaben südöstlich des Humboldthafens (Kerngebiet H6) die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die alsbaldige Bebauung noch während des Planaufstellungsverfahrens zu schaffen. Das setzt voraus, dass die für den Bereich des Vorhabengrundstücks relevanten künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans abschließend abgewogen wurden und das Bauvorhaben mit diesen künftigen Festsetzungen übereinstimmt.

Um diese Voraussetzungen zu schaffen, waren umfänglich Abstimmungen des Bauvorhabens zwischen dem Antragsteller und den Verfahrensbeteiligten erforderlich, die letztlich einer einvernehmlichen Lösung zugeführt wurden. Die erst im weiteren Verfahren bei der Durchführung des Vorhabens umzusetzenden Regelungen wurden in einem städtebaulichen Vertrag, der auch Gegenstand der planungsrechtlichen Abwägung ist, abschließend verhandelt. Neben einer Bürgschaft über 1 Mio. Euro für etwaige Beeinträchtigungen der Hugo-Preuss-Brücke durch das Bauvorhaben enthält der Vertragsentwurf Regelungen, die die Finanzierung und Unterhaltung eines Einleitbauwerkes zur Regenentwässerung des Gebäudes „HumboldthafenEins“ und der öffentlichen Uferpromenaden, die Erstellung einer Mauerstreifenkennzeichnung, den Bau und die Unterhaltung einer Treppenverbindung zwischen der öffentlichen Uferpromenade und dem Kapelle-Ufer und – falls erforderlich – die Finanzierung von Druckerhöhungsanlagen durch den Antragsteller betreffen.

Prüfung der Planreife nach § 33 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4 BauGB:

- Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 1 BauGB liegen vor, da die Verfahrensschritte nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 sowie § 4a Abs. 2 BauGB durchgeführt worden sind. Alle in den Stellungnahmen vorgetragenen öffentlichen und privaten Belange sind untereinander und gegeneinander für das beantragte Vorhaben im Kerngebiet H6 östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals abgewogen worden. Die Änderungen und Ergänzungen, die sich aus den Verfahrensschritten für den Bebauungsplan ergeben, wirken sich ausschließlich auf den

westlichen Teil des Bebauungsplanes aus. Das beantragte Vorhaben „HumboldtHafenEins“ bleibt davon unberührt.

- Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 2 BauGB liegen vor, da das beantragte Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegensteht.
- Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 4 BauGB liegen vor, weil das Alexanderufer ausgebaut und dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist. Die Erschließung ist für das beantragte Vorhaben „HumboldtHafenEins“ gesichert.

Der Antragsteller hat die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans schriftlich für sich und seine Rechtsnachfolger anerkannt.

Das Bauvorhaben hält die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans ein. Zusammen mit der Anerkenntniserklärung des Bauherren liegen vorbehaltlich der Zustimmung des Abgeordnetenhauses zum Bebauungsplan II-201da die Voraussetzungen für eine Baugenehmigung auf der Grundlage von § 33 Abs. 1 BauGB vor.

Begründung zur Prüfung der Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 BauGB für das Vorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude unter der Bezeichnung „HumboldthafenEins“ auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte vom 20.02.2013: siehe Anlage

B. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718), in Verbindung mit dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049,2076)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Artikel I des Gesetzes vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95)

Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 17. Juni 1993 (GVBl. S. 268), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. Juni 1999 (GVBl. S. 346).

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Keine. (Das Bauvorhaben wird privat finanziert.)

D. Gesamtkosten

Keine.

(Das Bebauungsplanverfahren für die Bebauungspläne II-201d insgesamt (Teilbebauungspläne II-201db – Nord – und II-201da – Süd –) wird durch die förmlich festgelegte Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel in Höhe von 175.000 Euro finanziert, wovon 64 % der Bund und 36 % das Land Berlin trägt. Weitere öffentliche Mittel werden für das Planungsverfahren nicht eingesetzt.)

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg

Keine.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

Keine.

(Ausgaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme, die nicht aus eigenen Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme gedeckt sind, werden aus Kapitel 12 20, Titel 894 43 des Landeshaushalts finanziert. Der Bund beteiligt sich mit 64 v.H. an diesen Ausgaben (Einnahme bei Kapitel 12 20, Titel 331 22).)

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Keine.

Das Vorhabengrundstück wurde bereits 2008 durch das Land Berlin verkauft.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Gegenüber dem geltenden Recht ergeben sich keine Auswirkungen auf die Umwelt. Da sich die geplante Bebauung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB sowohl nach Art und Maß der baulichen Nutzung als auch nach der überbauten Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, stellen die geplanten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB planungsrechtlich keinen Eingriff dar, weshalb sich kein Kompensationserfordernis ergibt.

Berlin, den 12.03.2013

Der Senat von Berlin

Klaus W o w e r e i t

.....
Regierender Bürgermeister

Michael M ü l l e r

.....
Senator für Stadtentwicklung und
Umwelt

Anlagen zur Vorlage an das Abgeordnetenhaus:

- Begründung zur Prüfung der Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 BauGB (Planreife) für das Vorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldthafenEins auf dem Grundstück Alexanderufer/Kapelle-Ufer im Geltungsbereich des Bebauungsentwurfs II-201da vom 20.02.2013
- Bebauungsplanentwurf (in Kopie) im Maßstab 1:1000 als Verkleinerung auf DIN A 3
- Ausschnitt aus dem Bebauungsplanentwurf II-201da (Vorhabengrundstück)
- Simulation des Bauvorhabens „HumboldthafenEins“

Begründung

Zur Prüfung
der Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 BauGB

für das Vorhaben Büro- und Verwaltungsgebäude unter der Bezeichnung „HumboldtHafen-
Eins“ auf dem Grundstück Alexanderufer / Kapelle-Ufer

im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da

im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte

20.02.2013

Inhaltsverzeichnis

I Planungsgegenstand.....	4
II Planinhalt	17
III Auswirkungen des Bebauungsplanes.....	72
IV Verfahren	73
V Rechtsgrundlagen	125

I Planungsgegenstand

1 Veranlassung und Erforderlichkeit

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da liegt innerhalb der Entwicklungsmaßnahme, die mit der „Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die förmliche Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 22. Juni 1999 bis zur Invalidenstraße ausgedehnt wurde. Hier sind gemäß § 166 BauGB ohne Verzug Bebauungspläne aufgestellt werden. Dies allein begründet bereits die Erforderlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplans II-201da.

Auf Grund der örtlichen Struktur und Einbindung in das nähere Umfeld sind die unbebauten Flächen des Plangebietes dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch zuzuordnen. Diese rechtliche Basis ist nicht geeignet, die für diesen prominenten und städtebaulich empfindlichen Standort vis-a-vis dem Regierungsviertel mit dem Kanzleramt und in unmittelbarer Nähe zum Ministerium für Bildung und Forschung sowie dem „Haus der Zukunft“ (Ausstellungs- und Veranstaltungsgebäude des Ministeriums für Bildung und Forschung) hinreichende Qualitätsmerkmale zu sichern.

Die Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen des Landes Berlin, die Ergebnis mehrerer Wettbewerbsverfahren waren – zuletzt durchgeführt in 2011 für die Kerngebietsfläche H6 - und die damit verbundene Neuordnung in Verbindung mit den öffentlichen Räumen (Straßenverkehrsflächen und Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) können nur auf der Basis eines qualifizierten Bebauungsplans gesichert werden.

Dies trifft zu für die bauliche Entwicklung beider Seiten der Hafeneinfahrt, gerade um eine aufeinander abgestimmte Gebäudekonfiguration zum offenen Landschaftsraum des Spreebogens gewährleisten zu können. Auf der westlichen Seite der Hafeneinmündung wird das angestrebte Baugrundstück MK H1 jedoch von verschiedenen Bahnanlagen unterquert. Hierzu zählt die zukünftige S-Bahnstation der S 21. Für die bauplanungsrechtliche Berücksichtigung der noch nicht planfestgestellten Fortsetzung der S 21 in südlicher Richtung besteht jedoch noch Klärungsbedarf.

Der Bereich östlich der Hafeneinfahrt ist davon unberührt. Hier kann die Zulässigkeit eines Vorhabens auf der Basis des § 33 Abs. 1 BauGB geprüft werden.

Veranlassung für die Prüfung der Voraussetzungen nach § 33 Abs. 1 BauGB

Für das Grundstück auf der östlichen Seite der Hafeneinfahrt Ecke Alexanderufer/Kapelleufer hat die OVG Humboldthafen GmbH & Co. KG für die Errichtung eines sieben bzw. achtgeschossigen Büro- und Verwaltungsgebäudes am 17. Dezember 2012 einen Bauantrag eingereicht. Beabsichtigt ist eine Nutzung für Büros und Gastronomie.

2 Beschreibung des Planungsgebiets

2.1 Plangebiet und Vorhabengrundstück

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans umfasst den südlichen Teil des Humboldthafens und Ladeflächen beidseitig des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und hat eine Größe

von ca. 4,0 ha. Die nördliche Kante des Stadtbahnviaduktes bildet den nördlichen Abschluss des Geltungsbereiches.

Das Vorhabengrundstück für das Büro- und Verwaltungsgebäude „HumboldtHafenEins“ liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Viadukt. Es liegt zudem zwischen den Straßenzügen des Kapelle-Ufers und dem Alexanderufer.

Der Bebauungsplan ist zunächst auf die Teilung des Bebauungsplans II-201 im Jahre 1998 zurückzuführen, aus dem der Bebauungsplan II-201d hervorging, der mit Beschluss vom 13. März 2008 erneut geteilt wurde. Vorausgegangen waren mehrere Geltungsbereichsänderungen der Bebauungspläne im Plangebiet um den Hauptbahnhof. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da erstreckt sich auf das Gelände um den südlichen Humboldthafen zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer einschließlich des Stadtbahnviaduktes sowie einen Abschnitt des Alexanderufers. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da grenzt an folgende Bebauungspläne an: Im Norden befindet sich der Bebauungsplan II-201db für den dort geplanten Teil der Humboldthafenumbauung im Aufstellungsverfahren.

Der Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201a (festgesetzt am 3. Juli 2006) liegt sowohl im Westen als auch durch den Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke und Kapelle-Ufer im Süden des Bebauungsplans II-201da begrenzt und umfasst den Kernbereich des Stadtquartiers um den Hauptbahnhof und diesen selbst sowie weitere Erschließungsstraßen für das Stadtquartier.

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

2.2 Stadträumliche Einordnung

Stadträumliche Einordnung

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

- die unmittelbare Nachbarschaft zum Hauptbahnhof,
- die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel,
- die Lage an den Wasserstraßen der Spree und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal mit Humboldthafen.

Der Hauptbahnhof Berlins, einschließlich der Bahnhofsvorplätze Europaplatz und Washingtonplatz, liegt westlich des Plangebietes. Der Hauptbahnhof ist kein reines bahntechnisches Funktionsgebäude, sondern aufgrund seiner außerordentlichen baulichen Gestaltung und seiner Funktionen Motor für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Hier sind inzwischen zwei Hotelneubauten entstanden, ein weiterer ist im Bau. Nördlich der Invalidenstraße ist der „Totaltower“ entstanden, der zudem den Auftakt für die Gebietsentwicklung der „Europacity“ entlang der Heidestraße darstellt.

In Sichtweite des Plangebietes liegen nicht nur das Bundeskanzleramt und die Einrichtungen des Deutschen Bundestages, sondern auch der Spreebogenpark, der über den Gustav-Heinemann-Steg mit dem Plangebiet verbunden ist. Durch den Bau des Ministeriums für Bildung und Forschung, das östlich des Alexanderufers entsteht, wird der Kontext des Plange-

bietet mit dem Regierungsviertel verstärkt. Direkt am Alexanderufer wird das Ausstellungs- und Besucherzentrum des Ministeriums („Haus der Zukunft“) entstehen, das zukünftig der direkte Nachbar des Vorhabens „HumboldtHafenEins“ sein wird.

Nördlich des Viaduktes befindet sich das eigentliche Hafenbecken des Humboldthafens mit einem weiteren Abschnitt des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals am Schinkelschen Horn sowie Teilbereichen der ehemaligen Ladestraßen.

2.3 Erschließung

Öffentlicher Personenverkehr

Der Hauptbahnhof Berlins bietet als Kreuzungsbahnhof den zentralen Anschluss an den öffentlichen schienengebundenen Fern-, Regional- und Nahverkehr sowohl in Ost-Westrichtung über den Stadtbahnviadukt als auch in Nord-Südrichtung in Tunnellage. Über den Stadtbahnviadukt verkehren zahlreiche S-Bahnlinien (S5, S7, S75). Im Hauptbahnhof hat die U-Bahn (U-Bahn 55 zum Brandenburger Tor) ihren Ausgangspunkt. Sie wird zukünftig als U 5 zum Alexanderplatz durchgebunden werden. Die Baumaßnahmen befinden sich in der Realisierung. Der Hauptbahnhof liegt nordwestlich des Plangebietes und ist vom Vorhabengrundstück H6 fußläufig innerhalb weniger Minuten zu erreichen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201da liegen im Bereich des MK H1 zwei direkte Zugänge zum Hauptbahnhof, die das Friedrich-List-Ufer unterqueren.

Die S Bahnlinie S 21 (Nordanbindung) befindet sich im Bau und wird in den nächsten Jahren den Hauptbahnhof mit dem Berliner Norden und dem S-Bahnring verbinden. Deren südliche Verlängerung zum Potsdamer Platz ist mittelfristig beabsichtigt.

Das Gebiet ist zudem über diverse Buslinien in der Invalidenstraße, dem Friedrich-List-Ufer sowie entlang des Spreebogens an den öffentlichen Nahverkehr mit den dazugehörigen Bushaltestellen angeschlossen.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien (vom Nordbahnhof) im Verlauf der Invalidenstraße ist ebenfalls im Bau. Die Straßenbahn wird zukünftig eine wichtige Zubringerfunktion für den Hauptbahnhof übernehmen und in der Invalidenstraße eine Haltestelle nicht fern vom Plangebiet haben.

Straßenverkehr

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

Mit der Wiedervereinigung der geteilten Stadt hat der Straßenzug Invalidenstraße seine übergeordnete Funktion als Ost-West-Verbindung (zurück) erlangt. Dieser Straßenzug liegt nördlich des Plangebietes und ist vom MK H6 fußläufig innerhalb weniger Minuten zu erreichen.

Als weitere Ost-West-Verbindung ist basierend auf dem Beschluss des gemeinsamen Ausschusses vom 6. Juli 1993 der Straßenzug Rahel-Hirsch-Straße/Hugo-Preuß-Brücke/Kappelle-Ufer als eine von mehreren Ost-West-Verbindungen ausgebaut worden. Dieser an den Geltungsbereich des Bebauungsplans direkt angrenzende Straßenzug hat aufgrund seiner Höhenlage keine unmittelbare Erschließungsfunktion für die Baufelder MK H1 und MK H6 in

Bezug auf den motorisierten Verkehr. Die genannten Baufelder werden unmittelbar über die Friedrich-List-Straße und das Alexanderufer erschlossen. Beide Straßenzüge sind hergestellt und dem Verkehr gewidmet, so dass die Erschließung gesichert ist.

Radverkehr

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

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

Wasserstraßen

Die Wasserstraßen haben keine Erschließungsfunktion für das Gebiet im Geltungsbereich.

2.4 Bestand im Geltungsbereich

2.4.1 Eigentumssituation

Die in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen Wasserflächen des Humboldthafens als Teil der Bundeswasserstraße Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal -Gemarkung Mitte, Flur 22, Flurstück 22 (teilweise), und Flur 922, Flurstück 1 (teilweise) - befinden sich im Eigentum der Bundeswasserstraßenverwaltung. Im Bereich des Hafenhalses wurde auf der Ostseite die denkmalgerechte Wiederherstellung der Uferbefestigung abgeschlossen. Die Grundstücksgrenze des MK H6 verläuft derzeit entlang der Hinterkante des Abdeckholmes. Es besteht Übereinstimmung mit dem WSA Berlin, dass nach Abschluss der Uferwandsanierung Fortführungsvermessungen zur Bildung neuer Grenzen durchgeführt werden. Im Bereich geböschter Uferbefestigungen ist als Grenze die Mittelwasserlinie vereinbart. Die Grundstücke der Uferbefestigungen um den Hafen und am Hafenhals werden vom Land Berlin erworben und in das Fachvermögen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt übergeben. Die erforderlichen Mittel sind in der Finanzierungsplanung der Entwicklungsmaßnahme berücksichtigt.

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

Alle übrigen Flächen einschließlich der unterirdischen Anlagen der U-Bahn befinden sich im Eigentum des Landes Berlin, soweit sie nicht das Vorhabengrundstück MK H6 betreffen. Die Fortführungsvermessung zur Herstellung neuer Grenzen wird für das Vorhabengrundstück durchgeführt, die Übernahme in das Liegenschaftskataster und die Eintragung in das Grundbuch stehen jedoch noch aus.

2.4.2 Gelände

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

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

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

2.4.3 Wasserstraßen

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

2.4.4 Bauliche Anlagen, Nutzungen und Vegetation

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

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

Im südwestlichen äußersten Randbereich des MK H1 wird das Plangebiet unterirdisch vom fertig gestellten Fernbahntunnel und U-Bahntunnel der U 55 unterquert. Auch der bereits realisierte Abschnitt der S-Bahn 21 mit einer Vorhaltemaßnahme für ihre zukünftige Bahnstation ragt unterirdisch in den Geltungsbereich. Oberirdisch befinden sich südlich des Viaduktes zwei Zugangsbauwerke zum U-Bahnhof sowie Lüftungsanlagen der Bahntunnel.

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

Mit Ausnahme der Straßenbäume im Alexanderufer gibt es im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da kaum Vegetation (genauere Angaben sind dem Umweltbericht zu entnehmen). Dies ist u.a. auch darin begründet, dass insbesondere der östliche Bereich MK H6 immer wieder durch Zwischennutzungen für Veranstaltungen und Gastronomie genutzt wird.

Schließlich liegt der südliche Teil des Humboldthafens (der sogenannte Hafenhals) im Geltungsbereich des Plangebietes. Die östliche Uferwand ist hier bis etwa Höhe des Viaduktes erneuert und fertig gestellt.

2.5 Planungsrechtliche Ausgangssituation

2.5.1 Raumordnung und Landesplanung

Das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro 2007, GVBl. vom 31.01.2008, S. 629) bildet als übergeordneter Rahmen der gemeinsamen Landesplanung der beiden Länder die Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere für den integrierenden Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg LEP B-B vom 31. März 2009 ist am 15. Mai 2009 in Kraft getreten (GVBl. vom 14.05.2009, S. 182).

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

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

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

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

In der Festlegungskarte 1 des **Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B–B)** liegt das Plangebiet im Gestaltungsraum Siedlung. Die Siedlungsentwicklung soll gemäß 4.5 (Z) Abs. 1 Nr. 2 LEP B-B auf diesen Raum gelenkt werden. Grundsatz 2.6 (G) LEP B-B ist erfüllt. Die Metropole Berlin hat zentralörtliche Bedeutung im europäischen Maßstab und ist u.a. als politisches Zentrum zu stärken.

Berlin ist Metropole (2.5 (Z) LEP B-B). . Mit der zentralörtlichen Einordnung wird der Größe, der internationalen und nationalen Bedeutung Rechnung getragen.

Darüber hinaus ist das Plangebiet Bestandteil eines „Städtischen Kernbereiches“ gemäß 4.8 (G) Abs. 3 LEP B-B. Innerhalb zentraler Orte sollen großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten gemäß Tabelle 4 Nummer 1 des LEP B-B nur auf Standorten in „Städtischen Kernbereichen“ entwickelt werden (Integrationsgebot, 4.8 (G) Abs. 1 LEP B-B).

Die Planung berücksichtigt auch den Vorrang der Innenentwicklung und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen als Grundsatz der Raumordnung (G 4.1).

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

2.5.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan von Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666), zuletzt geändert am 30. Oktober 2012 (ABl. S. 2094) trifft für den Geltungsbereich des Bebauungsplans und die unmittelbar angrenzende Umgebung folgende Aussagen:

Die Flächen der Spree, des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und des Humboldthafens sind als Wasserflächen dargestellt. Entlang des nördlichen Spreeufers sowie umlaufend um den Humboldthafen und entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals ist ein Grünzug in symbolischer Breite dargestellt, der im Norden an das Ufergrün des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals anschließt.

Die Flächen südlich des Bahn-Viaduktes sind – angrenzend an die Grünzugdarstellung in symbolischer Breite – als Sonderbaufläche „Hauptstadtfunktion“ dargestellt. Hier soll die Hauptstadtfunktion prägend sein, allerdings bei Vermeidung einseitiger Nutzungskonzentrationen, damit ein vielfältiges städtisches Leben entstehen kann. Gemäß den zum FNP gehörenden Grundsätzen für die Entwicklung von Bebauungsplänen „können aus Sonderflächen Hauptstadtfunktion (H) Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden (Förderung von Nutzungsmischung)“. Dieser Grundsatz wird vorliegend angewendet. Die Darstellung der Bauflächen erstreckt sich über die beiden in Nord-Südrichtung verlaufenden Straßenräume (Friedrich-List-Ufer und Alexanderufer) hinweg in Richtung Hafenbecken, so dass auch im FNP eine das Hafenbecken begleitende Bebauung angelegt ist. Zur Entwicklung der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung („Öffentliche Uferpromenade“) aus der symbolischen Grünzugdarstellung vgl. zudem Kapitel II. 5.7. Der Bebauungsplan II-201da ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Die Fläche des Bahnviaduktes ist als Bahnfläche gekennzeichnet. Die ober- und unterirdischen Fern-, Regional-, S- und U-Bahn-Trassen sowie der Kreuzungsbahnhof als Fernbahnhof sind dargestellt. Darüber hinaus ist die Trasse für die S-Bahn S 21 als Trassenfreihaltung dargestellt.

Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung.

2.5.3 Landschaftsprogramm

Die Aussagen des Landschaftsprogramms sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

2.5.4 Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr 2025) wurde am 29. März 2011 vom Senat von Berlin beschlossen.

Die Ziele des StEP Verkehr zur Teilstrategie Innere Stadt (Bereich innerhalb des S-Bahnringes) lauten:

1. weitere Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung
2. großräumig wirkende Bündelungsmaßnahmen
3. Nutzung nicht mehr benötigter (Straßen-)Kapazitäten durch den Umweltverbund
4. Weiterentwicklung des Radwegenetzes
5. bessere Nutzung der Potenziale des Umweltverbundes insbesondere durch Attraktivitätssteigerung der einzelnen Verkehrsträger sowie eine bessere Verknüpfung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erreichbar
6. Maßnahmen zur Reduzierung und Umgestaltung des Kfz-Verkehrs

Zu den wichtigsten Maßnahmen zur Zielerreichung zählen u.a.:

- Nachverdichtung und Wiedernutzung brachgefallener, bereits erschlossener Flächen;
- Gestaltung des ruhenden Verkehrs: schrittweise Weiterentwicklung, optimierte Organisation und konsequente Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung, sowie von Anlagen für öffentliche Räder;
- Fortschreibung und Weiterführung der Radverkehrsstrategie: Umsetzung mit dem bewährten Maßnahmenrepertoire sowie Vorbereitung und Begleitung von Modellprojekten, Erhöhung der Netzdichte für den Radverkehr;
- Entwicklung und Weiterführung der Fußverkehrsstrategie,
- Neubau von Straßenbahnstrecken (z.B. Nordbahnhof-Hauptbahnhof);
- Aus-/Neubau der U-Bahnstrecke Alexanderplatz-Hauptbahnhof/U5;

-
- Straßenbaumaßnahmen in der Stadtmitte (z.B. Umbau Invalidenstraße).

Für das Plangebiet und sein Umfeld trifft der StEP Verkehr darüber hinaus folgende Aussagen:

Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2011

Die unmittelbar im Süden an das Plangebiet grenzende Rahel-Hirsch-Straße wird als örtliche Straßenverbindung (Stufe III) klassifiziert. Das Friedrich-List-Ufer als westliche Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wird als Ergänzungsstraße (Straße von besonderer Bedeutung) eingestuft. In der näheren Umgebung befinden sich die Bundesstraße B96 (Tiergartentunnel, westlich) sowie die Invalidenstraße (nördlich). Beides sind übergeordnete Straßenverbindungen (Stufe II).

Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2025

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

Konzept Parkraumbewirtschaftung, Bestand 2010 / Erweiterungspotenziale

Das Plangebiet befindet sich im Bereich vorhandener Bewirtschaftungsgebiete.

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

Im Norden des Plangebiets verkehren Regional- und S-Bahn (Stadtbahn). Darüber hinaus ist der nahegelegene Hauptbahnhof als Fernbahnhof vermerkt. Die U 55 ist bis zum U- und S-Bahnhof Brandenburger Tor eingetragen.

Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Planung (ohne Bus)

Die Planung sieht einen Ausbau der S-Bahnstrecke S21 mit Anschluss an den Hauptbahnhof zwischen Ringbahn im Norden und „Potsdamer Platz“ im Süden bis 2025 vor. Die Verlängerung der U 55 bis zum Alexanderplatz ist weiterer Bestandteil der Planung bis 2025. Des Weiteren ist der Bau der Straßenbahn auf der Invalidenstraße nördlich des Bebauungsplans mit selbem Zeithorizont geplant.

Radverkehrsnetz

Die nähere Umgebung des Plangebiets ist Knotenpunkt verschiedener Radfernwege. Außerdem befindet sich der Bereich innerhalb des fahrradfreundlichen Regierungsviertels, in dem bis 2012 Beschilderungen erfolgt sein sollen.

Stadtentwicklungsplan Zentren

Der Senat von Berlin hat am 12. April 2011 den Stadtentwicklungsplan Zentren 3 (StEP Zentren 3) beschlossen.

Das Plangebiet und seine nähere Umgebung, insbesondere der Hauptbahnhof, sind danach Teil des Zentrumsbereichs Historische Mitte und in die östliche Innenstadt zu integrieren. Weiterhin zählen sie zum zentrentragenden Stadtraum mit ausgeprägter Urbanität, allerdings ohne Kreissignatur zur Darstellung als Zentrum.

Stadtentwicklungsplan Klima

Der Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima) wurde vom Senat von Berlin am 31. Mai 2011 beschlossen.

Das Plangebiet wird gemäß der Analysekarte Bioklima 01 nicht den mit Wärmebelastung am Tag betroffenen Siedlungsräumen zugeordnet. Allerdings grenzt unmittelbar westlich ein Bereich an, der bereits aktuell betroffen ist, und östlich des Plangebietes befinden sich Flächen, die zukünftig von Wärmebelastung betroffen sein werden.

Für die Wärmebelastung in der Nacht (Karte 02) gilt ebenfalls, dass das Plangebiet selbst derzeit nicht betroffen ist und auch in Zukunft nicht belastet sein wird. Im Osten des Geltungsbereiches existieren jedoch größere Bereiche, die zukünftig durch eine Wärmebelastung in der Nacht betroffen sein werden.

Aufgrund dieser Analyseergebnisse ist der Planbereich nicht den prioritären Handlungsräumen zugeordnet (Karte 03). Für die nähere Umgebung wird jedoch – wegen bestehender oder zukünftiger Belastung – ein aktuell prioritärer Handlungsbedarf gesehen; dies betrifft sowohl Bereich nördlich als auch westlich des Plangebietes – jeweils unmittelbar angrenzend.

Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen zählen die im Planbereich befindlichen Flächen zu den grundwasserabhängigen Standorten und haben damit eine potentielle Empfindlichkeit gegenüber Änderungen des Grundwasserstandes (Karte 04). Im Nordosten schließen sich Bereiche mit Stadtbäumen im Siedlungsbereich an, die potentiell empfindlich gegenüber einem Niederschlagsrückgang im Sommer sind. Südlich des Plangebietes – jenseits der Spree – befinden sich Grün- und Freiflächen mit einer potentiellen Gefährdung gegenüber einem Niederschlagsrückgang im Sommer. Für diese Flächen weist die Karte 05 einen prioritären Handlungsbedarf aus. Im Bezug auf Stadtbäume im Siedlungsraum besteht in den nordöstlichen Randbereichen des Plangebietes nur ein perspektivischer prioritärer Handlungsbedarf. In der näheren Umgebung bestehen Potenziale zur bioklimatischen Entlastung im Gebäude- und Siedlungsbestand (Karte 06). Für den Planbereich selbst werden keine Aussagen gemacht. Für den östlichen Teil des Plangebiets enthält die Karte keinerlei Aussagen. Gemäß Karte 09 wird der gesamte Geltungsbereich – sowie der Großteil der Berliner Innenstadt – dem Handlungsraum Mischsystem zugeordnet. Die Spree einschließlich des Humboldthafens gilt als belastetes Gewässer.

Im Hinblick auf die Maßnahmen im Bereich „Gewässerqualität und Starkregen“ werden die Ausweitung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung sowie die Erweiterung und optimale Bewirtschaftung des Stauraums in der Mischkanalisation gefordert (Karte 10); diese Forderungen betreffen weite Teile des innerstädtischen Bereichs. Im Bezug auf die Spree wird als Maßnahme die Umsetzung bestehender sowie geplanter Gewässerentwicklungskonzepte benannt.

2.5.5 Baunutzungsplan von Berlin vom 28.12.1960

Der Baunutzungsplan von Berlin in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. S. 742) spielt für den Bereich des MK H6 keine Rolle.

2.5.6 Planwerk Innere Stadt

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

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

Der Bereich ist darüber hinaus Bestandteil des Gebietes „Heidestraße/ Hauptbahnhof/ Humboldthafen“ (städtebaulicher Handlungsraum). Der Humboldthafen soll durch eine Bebauung mit einer städtischen Mischnutzung und kulturellen Einrichtungen ergänzt durch Wohnungen städtebaulich eingefasst werden. Sichtbeziehungen zum Wasser sollen durch Unterbrechun-

gen in der Umbauung, großzügige Tore und Arkaden gewährleistet werden. Am Wasser sind Aufenthaltsbereiche möglich, eine Promenade ist für die Öffentlichkeit nutzbar. Für den Bereich nördlich des Plangebietes existiert der „Masterplan Berlin Heidestraße“.

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

Die Bereichsentwicklungsplanung (BEP) Mitte wurde am 18.11.2004 beschlossen und ist damit als sonstige städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Der Beschluss zur Bereichsentwicklungsplanung BEP beinhaltet auch die Erstellung von sektoralen Fachplänen als verwaltungsinterne verbindliche Planung.

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

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

Im dem so genannten Dissensplan, in welchem die von den Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angedachten abweichenden Planungsziele für insgesamt 10 Flächen aufgeführt wurden, war die Humboldthafenumbauung als Dissensfläche Nr. 9 dargestellt: Die planerische Vorstellung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur baulichen Entwicklung des Gebietes widersprach der Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte von Berlin (Grünfläche), wie im Übrigen auch der Flächennutzungsplan. Neun Dissensflächen betrafen öffentliche Grünflächen. Die Gründarstellungen sind in Anpassung an das Planwerk Innenstadt und laufende Planungsverfahren reduziert worden. Hierzu gehört der Dissensplan Nr. 9.

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

Diese Änderungen sind mit der späteren Aktualisierung der BEP einzuarbeiten, der Dissensplan 9 ist obsolet.

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

2.5.8 Einzelhandels- und Zentrenkonzept - Fachplan der BEP

Mit dem am 18.11.2010 von der BVV beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept soll für den Bezirk Mitte die planerische Grundlage zur Gewährleistung einer ausgewogenen und differenzierten Versorgungsstruktur und für den Einzelhandel geschaffen werden.

Das bezirkliche Konzept baut insofern auf den durch die gemeinsame Landesentwicklungsplanung, den Flächennutzungsplan und durch den Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 für Berlin und für die zentralen Versorgungsbereiche formulierten Rahmenbedingungen, Strategien und Handlungsempfehlungen auf und konkretisierte diese für den Bezirk Mitte. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept dient dabei als wichtige Grundlage für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und den Schutz der zentralen Versorgungsbereiche über das mit den Novellen von 2004 und 2007 erweiterte Instrumentarium des Baugesetzbuches (BauGB).

Die Ziele des Konzeptes sind also:

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

Entsprechend der in den Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) formulierten Vorgaben ist das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept als sonstige städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen, soweit sie mit den Nachbarbezirken abgestimmt ist und den Vorgaben des StEP Zentren 2020 entspricht.

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

Der Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans II-201 wird von dem Entwicklungsbereich E1 der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ teilweise überlagert. Im Entwicklungsbereich E1 waren zunächst nur alle Flächen südlich der nördlichen Begrenzung des ehemaligen Stadtbahnviaduktes enthalten. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da liegt somit innerhalb dieses Verordnungsgebietes.

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

2.5.10 Planfeststellung von Bahnanlagen

Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (nachrichtliche Übernahme)

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 AEG, 17 FStrG, 28 PBefG in Verbindung mit § 78 VwVfG durchgeführt.

Das Verfahren wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12. September 1995 abgeschlossen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201da betrifft dies insbesondere den in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahnviadukt der Fern-, Regional- und S-Bahn. Alle übrigen planfestgestellten oder noch zur Planfeststellung vorgesehen oberirdischen und unterirdischen Verkehrsanlagen der Fern-, Regional, S- und U-Bahn befinden sich im westlichen Teilbereich des Bebauungsplans II-201da und haben auf die bauliche Entwicklung und Bebaubarkeit des Kerngebiets MK H6 keine Auswirkungen.

2.5.11 Bundeswasserstraßen (nachrichtliche Übernahme)

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

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

2.5.12 Denkmalschutz

Einzeldenkmal Humboldthafen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist das Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842 (hier: südlicher Teilabschnitt des Einmündungsbereiches/Hafenhals) in der Liste der Denkmale Berlins unter der OBJ-Dok-Nr. 09011294 eingetragen.

Umgebungsschutz

Nordöstlich des Plangebietes befindet sich das Ensemble Charité (OBJ-Dok-Nr. 09011079). Es umfasst zahlreiche Gebäude und Freiflächen zwischen der Schumann-, Luisen- und Invalidenstraße sowie dem Alexanderufer und der Stadtbahn. Seit dem 18. Jahrhundert wird der Bereich als Krankenhausstandort genutzt. 1831-34 wurde nach Plänen von Ludwig Ferdinand Hesse die „Neue Charité“ errichtet. Bis heute ist von der alten Charitéanlage als bedeutendstes Gebäude aus dem 19. Jahrhundert das so genannte Pockenhaus von 1836-37 erhalten. Die Freiflächen auf dem Gelände wurden zwischen 1822 und 1845 durch Peter Joseph Lenné als Gartenanlagen gestaltet. Ein Großteil dieser Anlagen musste jedoch dem vollständigen Neubau der Charité durch Kurt Diestel weichen. Im Zweiten Weltkrieg wurden sowohl die Gebäude als auch die Grünanlagen erheblich beschädigt. Die Grundstruktur, die Lage der Gebäude und die Erschließung der Anlage ist zu einem Großteil erhalten, die historische Substanz der Grünanlagen jedoch weitgehend zerstört worden.

2.5.13 Festgesetzter Bebauungsplan II-201a/Straßenbegrenzungslinien

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

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

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

II Planinhalt

1 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Der Planungsvorlauf für das nördlich an den Spreebogen angrenzende Gebiet geht auf den Beginn der 1990er Jahre zurück. Die Entscheidung des Bundestages für die Verlagerung der Hauptstadt und des Regierungssitzes nach Berlin im Juni 1991 löste die Planungen für die Parlaments- und Regierungseinrichtungen im Spreebogen selbst aus. Am 15. Oktober 1991 hat der Berliner Senat daraufhin den Beschluss zu Vorbereitenden Untersuchungen für das Entwicklungsgebiet „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ gefasst. Es folgte der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-200 am 31. Oktober 1992 durch den Senator für Bau- und Wohnungswesen – der heutigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt –, um den Bereich des gesamten Spreebogens und nördlich der Spree gelegenen Flächen bis zum Stadtbahnviadukt als Standort für das Parlamentsviertel vorzubereiten. Aus diesem Plangebiet ist der Bebauungsplan II-201 im Jahre 1993 herausgetrennt worden.

Im Juni 1992 war der Beschluss der Bundesregierung zum „Pilzkonzept“ der Deutschen Bahn AG gefasst worden. Aufgrund dieser Entscheidung und der Planung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB) ist das historisch gewachsene Netz der Radialstrecken wiederhergestellt und durch leistungsfähige, unterirdische Nord-Süd-Verbindungen für den Schienen- und den motorisierten Straßenverkehr ergänzt worden. In diesem Kontext hat der Hauptbahnhof als Kreuzungsbahnhof zwischen den Fern- und Regionalbahnverbindungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung eine zentrale Bedeutung als Umsteige- und Zielbahnhof für den Fern-, Regional- und Nahverkehr erlangt.

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

Die aus dem internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerb Spreebogen resultierenden Vorgaben sind als wesentlicher Einflussfaktor für die Planungsüberlegungen im Geltungsbereich der Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c und II-201da und II-201db zu betrachten. Dem 1992/93 siegreichen Entwurf Schultes/Frank lag die Idee zugrunde, nördlich der Spree ein dichtes Stadtquartier in nord-süd-gerichteten Blöcken mit Berliner Traufhöhe entstehen zu lassen, während südlich der Spree durch den Park mit dem Band des Bundes den funktionalen und repräsentativen Erfordernissen des Parlaments- und Regierungsviertels Ausdruck gegeben werden sollte.

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Intention der Planung

Für die geordnete städtebauliche Entwicklung verfolgt die Bauleitplanung im Bereich des östlichen Plangebiets insbesondere für das Kerngebiet MK H6 die folgenden wesentlichen Ziele:

-
- Transformation eines ehemals gewerblich genutzten Hafengebietes zu einem neuen Quartier im Kontext der neu geschaffenen Stadtstruktur, die sich u.a. durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel, zum Spreebogen und zum neuen Hauptbahnhof auszeichnet,
 - Nutzung der Wasserlagen als einem Teil eines hochverdichteten modernen Quartiers; daraus resultieren besondere städtebaulichen Anforderungen,
 - Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes auf der Grundlage der Wettbewerbsentwürfe des Büros von Prof. Ungers, der Fortentwicklung durch Prof. Winkens und Konkretisierung durch das KSP Jürgen Engel Architekten im Bereich des MK H6,
 - Sicherung sowohl von öffentlichen Uferpromenaden als auch von Wegerechten auf privaten Baufeldern im Kontext des im FNP dargestellten Grünzugs,
 - damit verbundene Steigerung der Erholungsfunktion und Vernetzung mit dem Umfeld, Sicherung des wasserseitigen Arkadenmotivs und von Durchblicken auf den Schifffahrtskanal durch ein Luftgeschoss in Ost-Westrichtung im Baublock des Kerngebiets H6,
 - Ergänzung der bereits existierenden verkehrlichen Erschließung in angrenzenden Bebauungsplänen durch das Alexanderufer als öffentliche Straßenverkehrsfläche,
 - Berücksichtigung planfestgestellter Verkehrsanlagen
 - Sicherung von Qualitätsanforderungen an die Bebauung durch Baukörperfestsetzung und Gestaltungsvorgaben,
 - Definition klarer Kanten zwischen Freiräumen und Gebäuden,
 - Ausschluss bestimmter Werbeanlagen zur Bildung eines in sich ruhenden Gesamteindrucks,
 - Festsetzungen zum Immissionsschutz und zum Ausgleich des ermöglichten hohen Maßes der baulichen Dichte.

3 Umweltbericht

3.1 Einleitung

3.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

In den Kapiteln I.1, II.2 und II.4 dieser Begründung sind der Planungsgegenstand, die Planungsinhalte und die Planungsziele ausführlich beschrieben. An dieser Stelle werden deshalb nur die Planinhalte und Planziele dargestellt, die in Bezug auf die Umwelt besonders relevant sind.

Der Bebauungsplan ermöglicht unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten Uferbefestigung eine kompakte Bebauung der ehemaligen Ladestraße des Humboldthafens, welche im Kerngebiet MK H6 vorwiegend Dienstleistungsnutzungen vorsieht, jedoch auch Wohnnutzungen im Ausnahmefall ermöglicht. Die Planung bereitet eine standortgemäße, städtebaulich ansprechende Quartiersentwicklung vor und stellt die Schaffung qualitativ hochwertiger Freiflächen in Form einer öffentlichen Uferpromenade sicher.

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

Baugesetzbuch (BauGB)

Fachgesetzliche Grundlagen:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509).

Nach § 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. § 1a BauGB enthält ergänzende Vorschriften zum Umwelt-

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

Naturschutzgesetze und besonderer Artenschutz

Fachgesetzliche Grundlagen:

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148).
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln) in der Neufassung vom 3. November 2008, zuletzt geändert durch Art. II Nr. 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209).
- Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (EU-Richtlinie Fauna, Flora, Habitat – FFH-Richtlinie), zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 368).
- Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten (Bundesartenschutzverordnung – BArtSchV) vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), zuletzt geändert durch Art. 22 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542).

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft zu schützen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass

- 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, Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, das heißt Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren bzw. – soweit dies nicht möglich ist – auszugleichen (§§ 13 bis 15 BNatSchG). Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft und die sich ggf. daraus ergebenden Eingriffe werden im Umweltbericht dargestellt. Da im vorliegenden Fall bei Beachtung der beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens umzusetzenden passiven Lärmschutzvorkehrungen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen ist, sind darüber hinaus keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Aus dem BNatSchG wirken die Bestimmungen zum Artenschutz direkt, insbesondere §§ 44 f. Im vorliegenden Bebauungsplanverfahren ist die

Beachtung artenschutzrechtlicher Handlungsverbote erforderlich. So ist z. B. nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 verboten, wild lebende Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist zu prüfen, ob bei Betroffenheit die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 45 BNatSchG vorliegen und welche Maßnahmen ggf. ergriffen werden müssen, um Verbotstatbestände abzuwenden. Diese Rechtsnorm vollzieht neben Bezugnahme auf die Bundesartenschutzverordnung die Umsetzung europäischen Rechts, das sich u.a. aus der so genannten FFH-Richtlinie ergibt. Die natur- und artenschutzrechtlichen Belange werden im Rahmen des Umweltberichts betrachtet. Im vorliegenden Verfahren sind diesbezüglich die vorkommenden streng geschützten Fledermausarten zu betrachten; es ergeben sich jedoch aus der Planung keine Beeinträchtigungen der lokalen Population, wie im Umweltbericht dargelegt wird.

Bodenschutz

Fachgesetzliche Grundlagen:

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I 1998, S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212).
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 31 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212).

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

Wasserhaushalt

Fachgesetzliche Grundlagen:

- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 9 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212).
- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005, zuletzt geändert durch Art. III des Umweltschaden-Ausführungsgesetzes vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209).
- Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 6. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986).

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

Bei Einleitungen in Gewässer, die dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) unterliegen, sind auch Genehmigungen entsprechend § 31 dieses Gesetzes erforderlich. Die wasser-

rechtlichen Erfordernisse werden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens berücksichtigt und die Vorgehensweise zur Ableitung des oberflächlich anfallenden Niederschlagswassers erörtert.

Immissionsschutz

Fachgesetzliche / sonstige Grundlagen:

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S.3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421).
- DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau.

Gemäß § 50 BImSchG sind Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Somit müssen die entstehenden Emissionen (Lärm, Licht) innerhalb des Bebauungsplangebietes so gestaltet werden, dass im umliegenden Einwirkungsbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten werden. Technische Grundlage ist generell das BImSchG und bzgl. Lärmschutz die DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau und weiterführende Regelwerke. Für das vorliegende Vorhaben sind hierbei insbesondere die Lärmsituation im Plangebiet und die Konzentration von Luftschadstoffen relevant. Beide Aspekte wurden im Rahmen von Fachgutachten untersucht und die Ergebnisse ausgewertet. In der Folge wurden mögliche Lösungsansätze für die erkenntlichen Konfliktlagen diskutiert und unter Einbeziehung der verschiedenen zu betrachtenden Planungsfaktoren erwogen. Dabei sind aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden auf dem Bahnviadukt aus Gründen der Stadtgestalt und aus denkmalschutzrechtlichen Gründen verworfen worden.

Schutz vor Verkehrslärm und Erschütterungen

Fachgesetzliche / sonstige Grundlagen:

- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146).
- DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau, Juli 2002.
- DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkung auf Menschen in Gebäuden, Juni 1999.
- DIN 4109 Schallschutz im Hochbau.

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

Schutz vor Schadstoffimmissionen (Luftqualität)

Fachgesetzliche / sonstige Grundlagen:

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S.3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421).

-
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065).
 - Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz – Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24. Juli 2002 (GMBI. 2002, 25-29, S.511).
 - Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2005-2010, August 2005.
- Neben den neuen EU-weit geltenden Grenzwerten für Schwefeldioxid, Feinstaub (PM₁₀, PM_{2.5}) Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon sind in Deutschland Konzentrationswerte für Ruß und für Stickstoffdioxid von Bedeutung. Anders als bei Überschreitungen der EU-Grenzwerte besteht eine Verpflichtung zur Einhaltung dieser Werte innerhalb einer bestimmten Frist (für PM₁₀ der 12. Juni 2011, für Stickstoffdioxid ab 2015), wenn eine Fristverlängerung gewährt wurde. Die Grenzwerte sind in der 39. BImSchV sowie in der TA Luft festgeschrieben. Berlin hat auf Grundlage der damals gültigen 22. BImSchV (seit 06.08.2010 stattdessen geltend 39. BImSchV) einen Luftreinhalteplan und Aktionsplan aufgestellt, in dem es insbesondere um die Reduktion von Feinstaub (PM₁₀) bis 2010 geht. Die Aufstellung dieses Aktionsplans war erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (24h-Wert) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) in Berlin überschritten wurde. Wenn die Gefahr der Immissionsgrenzwertüberschreitung besteht, sind anstelle der bisherigen Aktionspläne "Pläne für kurzfristige Maßnahmen" zu erstellen. Für Berlin liegt der Luftreinhalteplan 2011-2017 im Entwurf vor (Zielwert für PM_{2.5} ab dem 01.01.2010 sowie Grenzwert Stufe 1 ab dem 01.01.2015: 25 µg/m³, der Wert konnte seit 2007 an allen Stationen eingehalten werden). Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans werden die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Schadstoffemissionen beachtet, soweit dies auf der Ebene der Bauleitplanung zu erfolgen hat.

Denkmalschutz

Fachgesetzliche Grundlage:

- Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz – DSchG Bln), vom 24. April 1995, zuletzt geändert durch Artikel II d. Gesetzes vom 8. Juni 2010 (GVBl. S. 396).

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

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

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm Berlin Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 29.07.1994 (ABl. 1994 S. 2331, zuletzt geändert am 28.06.2006) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Biotop- und Artenschutz, Landschaftsbild, sowie Erholung und Freiraumnutzung in vier Programmplänen dar.

Der *Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz* bezeichnet die Wasserflächen innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans II-201da als Gewässer, für welches die Verbesserung der Wasserqualität und der Erhalt sowie die Entwicklung naturnaher Gewässerufer anzustreben sind. Letzterer Forderung kann im vorliegenden Fall aufgrund der repräsentativen, städtebaulich äußerst bedeutsamen Lage des Gebiets nicht gefolgt werden. Für die übrigen als

Grün- und Freiflächen bezeichneten Bereiche des B-Plans sind als Ziele die Erhaltung und Entwicklung aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit festgehalten. Den Forderungen kann im Rahmen des Bebauungsplans angesichts der denkmalgeschützten Uferbefestigung und aufgrund der städtebaulichen Zielstellung nur bedingt entsprochen werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltelemente und besonderer Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge

-
- Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen
 - Entwicklung des Grünanteils in Gewerbegebieten u. auf Infrastrukturflächen (Dach- u. Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen)
 - Beseitigung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen
 - Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente; Anlage ortsbildprägender Freiflächen, begrünter Straßenräume und Stadtplätze bei Siedlungserweiterung

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

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

3.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.2.1 Bestandsaufnahme

Schutzgut Mensch

Lärm

Das Gelände des Humboldthafens ist großen Lärmbelastungen ausgesetzt. Ursache ist einerseits der Straßenverkehr, vor allem der stark befahrenen Invalidenstraße (nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da) und der Rahel-Hirsch-Straße bzw. des Kapelleufers. Zum Straßenlärm kommt der Lärm des Bahnviaduktes, das den Hafen mittig überquert. Die Züge auf dieser Strecke sind dicht getaktet (pro Tag ca. 260 Fernzüge und ca. 530 S-Bahnen) und verursachen erheblichen Lärm. Hinzu kommen die Bahnhofsgerausche (an- und abfahrende Züge, Lautsprecheransagen usw.) vom gegenüberliegenden Ufer, die durch die Trichterwirkung des Kuppeldachs ebenfalls auf das Gelände des Bebauungsplans gelenkt werden. Von der Wasserseite kommen zeitweise Schiffsgeräusche und Ansagetexte von Ausflugsdampfern hinzu, von denen die Geräuschimmissionen an den der Hafenzufahrt zugewandten Fassaden maßgeblich beeinflusst werden. Darüber hinaus gehen von den derzeit auf angrenzenden Flächen stattfindenden Bauarbeiten für das Bundesministerium für Bildung und Forschung weitere (temporäre) Lärmbelastungen aus.

Die schalltechnische Untersuchung stellt starke Belastungen durch Verkehrslärm inklusive des Schiffsverkehrs für das gesamte Bebauungsplangebiet fest. Die ermittelten Werte übersteigen in weiten Teilen des Geländes die in Beiblatt 1 der DIN 18005 „Schallschutz und Städtebau“ angegebenen Beurteilungspegel für Kerngebiete von 65 dB(A) tags und 60 bzw. nachts. Die Lärmbelastung liegt tagsüber auf den Freiflächen des Geltungsbereichs zwischen 60 und 65 dB(A), wie es an einem innerstädtischen Standort an Hafen und Hauptbahnhof jedoch kaum anders zu erwarten ist (ACOUPLAN 2007 bzw. MÜLLER-BBM GMBH 2012).

Luftschadstoffe

Durch das bereits im Abschnitt Lärm dargestellte hohe Verkehrsaufkommen sind auch die Immissionen von Luftschadstoffen im Gebiet hoch. Die Grenzwerte der 39. BImSchV (vormals 22. BImSchV) für Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂-Jahresmittelwerte), Feinstaubimmissionen (PM₁₀-Jahresmittelwerte) und Schwefeldioxidimmissionen (SO₂-Jahresmittelwerte) werden jedoch nicht überschritten (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2008a).

Wohnqualität

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

Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Momentan haben die Flächen geringe bis keine Bedeutung für die Naherholung. Das Gelände ist weitgehend durch Bauzäune abgesperrt; zuvor stand es der Allgemeinheit wegen temporärer Nutzungen nicht zur Verfügung. Lediglich das Alexanderufer ist als öffentliche Straße frei zugänglich und bildet eine Verbindung in Nord-Süd-Richtung entlang des Humboldthafens. Das Ufer ist jedoch sowohl im Flächennutzungsplan von Berlin als Grünfläche, als auch im Landschaftsprogramm als geeignete Fläche für einen Grünzug unter Grünflächen/Parkanlagen ausgewiesen. Als Maßnahmen werden hier die Entwicklung und Neuanlage von Grünflächen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität gefordert.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Flora

Im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof von 1996 wurden weite Teile des Humboldthafengebietes als verdichtete, vegetationsfreie Fläche angesprochen. Bei einer Begehung im April 2012 wurden die damaligen Angaben überprüft und die gegenwärtige Situation im Plangebiet erfasst. Insgesamt hat sich die faktische Situation in den vergangenen sechzehn Jahren mit Ausnahme des Alexanderufers nicht grundlegend verändert. Die Straße Alexanderufer wurde als breite Promenade mit straßenbegleitenden Winter-Linden (*Tilia cordata*, 11 Stück innerhalb des Geltungsbereichs) neu gebaut; vor kurzem wurde die steinerne Hafenummauer am Ostufer der Spree erneuert. Die Fläche zwischen Hafenummauer und Alexanderufer ist im Wesentlichen vegetationsfrei; der aufgeschüttete, offene Sandboden wird zum Teil als Baustellenlagerfläche sowie von Zeit zu Zeit für temporäre Nutzungen u.a. mit Zelten und Holzbuden genutzt. Die Böschungen zum Alexanderufer sowie zum Kapelle-Ufer sind als teilweise recht lückiger Scherrasen bzw. nährstoffreiche Ruderalfluren verarmter Ausprägung mit Arten wie Weißem Wiesenklees (*Trifolium repens*), Breitwegerich (*Plantago major*), Wilder Möhre (*Daucus carota*) und stellenweise Brennnessel (*Urtica dioica*) anzusprechen, die sich vermutlich aus der Einsaat im Zuge des Straßenbaus entwickelt haben. Teilbereiche unterhalb des Bahnviaduktes sind gepflastert bzw. werden ebenfalls als Lagerfläche genutzt. Über den östlichen Teil der Fläche verläuft auf dem Alexanderufer von Südosten in leichtem Versprung parallel zur Straße auf der Böschung und dann nach Nordnordwesten über die Böschung und die gepflasterte Fläche unterhalb des Bahnviaduktes ein doppelreihiges Kopfsteinpflasterband, welches den ehemaligen Verlauf der innerdeutschen Mauer anzeigt. Das Gelände ist mit einem Bauzaun gegen Betretung gesichert und damit nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Fauna

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

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

Quartiere von Fledermäusen waren bei den faunistischen Untersuchungen im Jahr 2008 im Planungsgebiet nicht offensichtlich erkennbar. Da Quartiersgegebenheiten wie entsprechende Bäume mit Baumhöhlen sowie Gebäude auch 2012 noch fehlten, kann davon ausgegangen werden, dass diese Feststellung weiterhin zutreffend ist. Die abendliche Begehung durch den Fachgutachter im Frühjahr 2008 erbrachte keine Nachweise jagender Fledermäuse im Plangebiet, auch Flugbewegungen zwischen Quartier und Jagdgebiet oder zwischen

zwei Jagdgebieten waren zu dieser Zeit nicht nachweisbar. Da in der direkten Umgebung des Humboldthafens regelmäßig Vorkommen von vier Fledermausarten (Zweifarbfladermaus *Vespertilio murinus*, Rauhautfledermaus *Pipistrellus nathusii*, Braunes Langohr *Plecotus auritus* und Breitflügelfledermaus *Eptesicus serotinus*) durch Zufallsfunde nachgewiesen wurden, muss jedoch die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, dass das Plangebiet von diesen vier Arten zumindest zeitweise befliegen wird. Darüber hinaus kommt höchstens als sporadischer Nahrungsgast die Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) in Frage. Weitere Arten konnten im Rahmen der Untersuchung nicht nachgewiesen werden (BUBO ARBEITSGEMEINSCHAFT FREILANDBIOLOGIE 2008).

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

Schutzgut Boden

Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert. Die zum Teil von Geschiebemergel unterlagerten Sande sind humos bis kiesig (vgl. Geologische Karte von Preußen 1937). Im Bereich des Verlaufs der heutigen und historischen Gewässer (Spree, Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, ehemaliger Fenngaben nordwestlich des Humboldthafens) haben sich Flachmoortorfe und Faulschlammschichten gebildet. Die anzutreffenden Böden sind natürlicherweise grundwasserbeeinflusst.

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

Die Karte der Berliner Bodengesellschaften (Umweltatlas Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2005) weist für die Flächen rund um den Humboldthafen als Bodentypen Lockersyroseme, Regosole und Pararendzinen aus, insgesamt typische Großstadtböden mit geringer Wertigkeit. Der Umweltatlas gibt als Bodenarten für die Flächen um den Humboldthafen Mittelsand (mS), Feinsand (fS) und mittel lehmigen Sand (SL3) an. Aufgrund der sehr hohen Austauschhäufigkeit des Bodenwassers ist die Regelungsfunktion des Bodens für den Wasserhaushalt als sehr gering einzuschätzen. Das Nährstoffspeicher- und Schadstoffbindungsvermögen der Böden ist ebenfalls sehr gering im Plangebiet. Die Böden sind mit einem pH-Wert von 7 bis < 7,5 sehr schwach alkalisch.

Noch im Jahr 1996 war die Fläche des heutigen Bebauungsplans großflächig voll- bzw. teilversiegelt. Große Teile des Hafensareals waren mit ortstypischem Großsteinpflaster gepflastert, um Lager- und Umschlagsnutzungen zu dienen. Im Rahmen der Realisierung der „Verkehrsanlagen zentraler Bereich“ wurden im Bereich des Bebauungsplans die Pflasterflächen entsiegelt. Die Flächen des Bebauungsplans sind gegenwärtig zu ca. 30% versiegelt, die unversiegelten Böden sind aufgrund der Vornutzung mindestens im Unterboden verdichtet.

Altlasten

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

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

Orientierende Bodenuntersuchungen auf der Fläche 9774, die 1990 durchgeführt wurden, ergaben zum Teil hohe Bodenbelastungen mit Monoaromaten (BTXE), polycyclischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Mineralölen (MKW) sowie teilweise Phenolen. Auf der Altlastenfläche 9774 wurden auf Teilflächen 1991 Bodensanierungen durchgeführt. Restbelastungen im Boden und im Grundwasser sind jedoch wahrscheinlich. Über weitere Bodenaustauschmaßnahmen nach 1991 liegen keine Informationen vor. Am östlichen Ufer wurde in einer Boh-

rung aus dem Jahr 1993 im ersten Bodenmeter ein erhöhter PAK-Gehalt mit 64 mg/kg (entspricht Zuordnungswert Z 2) nachgewiesen.

Die Fläche mit der Katasternummer 10160 erstreckt sich über die Grundstücksflächen Kapelle-Ufer 2-6 und Alexanderufer 1-8. Nur ein kleiner Teil des Bebauungsplans II-201a östlich des Alexanderufers liegt in der Katasterfläche 10160. Bei Altlastenuntersuchungen in verschiedenen Zeitabständen wurden Belastungen im Bereich der ehemaligen östlichen Ladestraße festgestellt. Diese wurden jedoch in Teilen beim Bau des Betonwerks des Logistikzentrums für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich ausgetauscht und auf der Fläche temporär ein Betonwerk gebaut. Aktuell liegen keine Erkenntnisse über Bodenbelastungen in diesem Bereich vor. Noch im Boden vorhandene Verunreinigungen können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Schutzgut Wasser

Grundwasser

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

Die Grundwasserstände liegen laut Berliner Umweltatlas im langjährigen Mittel bei etwa 30,70 m über NN. Im Bereich der Ladestraßen liegen die Geländehöhen zwischen 32,10 m NN und 33,20 m NN. Dies bedeutet mittlere Grundwasserflurabstände von vorwiegend 2,0 bis 2,5 m unter GOK; an den Uferkanten sinkt der Abstand, zur Straße Alexanderufer steigt er über 2,5 bis 3,0 m, bis dort 3 bis 4 bzw. 4 bis 7 m gemessen werden. Die natürliche jährliche Schwankungsbreite des Grundwasserspiegels beträgt langjährigen Durchschnittswerten zufolge ca. 40 cm.

Die Grundwasserneubildung am Humboldthafen wird maßgeblich vom Grad der Versiegelung (derzeit ca. 30%) und der Beschaffenheit der Böden allgemein beeinflusst. Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist laut Umweltatlas (Karte von 2003) rund um den Humboldthafen hoch. Bei den Bahnanlagen bestehen mit 1 bis 3 Jahren recht geringe Verweilzeiten für das Sickerwasser in der ungesättigten Zone, weshalb hier eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers vorliegt; für das übrige Plangebiet werden keine Angaben gemacht.

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

Oberflächenwasser

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

Der mittlere Wasserstand von Spree und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal lag im Wasserwirtschaftsjahr 2005 bei ca. 30,75 m über NN (Unterpegel Schleuse Mühlendamm, nach Statistisches Jahrbuch Berlin 2006).

Die chemische Gewässergüte im Humboldthafen ist laut Umweltatlas (Karte von 2001) in die Güteklasse II-III einzuordnen. Dies bedeutet unter anderem eine niedrige Sauerstoffkonzentration im Wasser und eine deutliche Belastung mit Stoffen wie Ammonium und Nitrit. Die biologische Gewässergüte (Trophie) im Humboldthafen wird laut Umweltatlas (Karte von 2004) in die Güteklasse III eingeordnet. Dies bedeutet hohe Chlorophyll-a und Phosphorkonzentrationen sowie eine geringe Sichttiefe von 0,5 bis 1,0 m.

Niederschläge

Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 (Umweltatlas, aktuellste Niederschlagskarte von 2005) im Bereich des Humboldthafens bei 540-555 mm/a. Dies liegt etwas unter dem Berliner Durchschnitt, der im gleichen Zeitraum bei 580 mm/a lag. Laut Berliner Umweltatlas versickert ein großer Teil des Niederschlages (> 400 mm/a) direkt auf den Flächen des Untersuchungsgebietes. Dabei haben die offenen Bodenbereiche ein hohes Rückhaltevermögen für Niederschläge. Diese Flächen machen gegenwärtig 70% des Geländes und damit den überwiegenden Teil aus.

Schutzgut Klima/Luft

Im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Lehrter Bahnhof II-201 (1996)“ wurde das Planungsgebiet noch als Teilfläche eines Gebietes mit besonderer Bedeutung für das Klima ausgewiesen. Dem Gesamttraum wurde eine hohe Bedeutung für die Bündelung von Luftleitbahnen mit übergeordneter Austauschfunktion zugesprochen. Er verband die klimatisch entlasteten Gebiete des Großen Tiergartens mit den im Norden liegenden Freiflächen der Bahnanlagen und des Poststadions. Im Umweltatlas von 1993 wurden die Flächen des Humboldthafengebietes, die nördlich des Bahnviaduktes liegen, der Zone mit mäßiger Veränderung gegenüber dem Freiland zugeordnet. Seitdem hat sich der Einfluss des Kaltluftentstehungsgebietes „Großer Tiergarten“ deutlich zurückentwickelt. Dies ist unter anderem darauf zurück zu führen, dass in den vergangenen Jahren zunehmend offene Bereiche in der Innenstadt bebaut und versiegelt wurden wie z. B. durch den Bau des „Band des Bundes“, die Versiegelung des Kapelle-Ufers und die Realisierung der Wohnbebauung auf dem Moabiter Werder. Ebenso wirken die neuen Brückenbauwerke (z.B. Hugo-Preuß-Brücke, 2004) zum Teil als Luftaustauschbarrieren. In der Karte Stadtklimatische Zonen des Umweltatlas von 2001 wird das Gebiet des Humboldthafens deutlich schlechter eingestuft: Es wird nun der Zone mit hoher Veränderung gegenüber dem Freiland zugeordnet. Insgesamt fällt auch die Bewertung der nächtlichen bioklimatischen Situation im Plangebiet laut Umweltatlas mit > 0,5 bis ≤ 1,0 PMV für den Großteil des Plangebiets sowie die Bahnanlagen bzw. ≥ 0 bis ≤ 0,5 PMV für den übrigen Teil weniger günstig aus. Nördlich (außerhalb des Bebauungsplans) schließt ein Bereich mit hoher Schwülegefährdung an.

Trotz dieser Verschlechterung der klimatischen Funktionen ist das Gebiet des Humboldthafens mit seinen offenen Wasserflächen und der Verbindung zu den Freiflächen entlang der Spree bis zum Tiergarten für das Klima bedeutsam. Die Wasserflächen haben durch die schwach ausgeprägten Tages- und Jahresgänge eine ausgleichende thermische Wirkung. Sie zeichnen sich durch hohe Luftfeuchtigkeit und Windoffenheit aus. Der Bereich des Bebauungsplans II-201da wird im Umweltatlas 2004 als „Einwirkungsbereich der Kaltluftentstehungsgebiete“ ausgewiesen. Diesen Bereich charakterisiert eine gute Durchlüftung; das bodennahe Windfeld und der Luftaustausch werden laut Umweltatlaskarte von 2003 für den Großteil der Wasserfläche mit einer Häufigkeit des Luftaustausches pro h von > 6-9 im Nordteil und > 9-13 im Südteil angegeben. Die Windrichtung ist N/NNO. Am Ufer ist die Häufigkeit des Luftaustausches pro h mit > 16-19 verzeichnet, vorherrschende Windrichtung ist NNO.

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Luftaustauschbarrieren und eine weitere Verdichtung sollten in diesem Bereich laut Umweltatlas vermieden werden.

Schutzgut Landschaft

Die Fläche des Bebauungsplans II-201da ist eine innerstädtische Freifläche, die ein Bestandteil des Humboldthafengebietes war. Zur Zeit der deutsch-deutschen Teilung lagen die Flächen im Bereich der DDR-Grenzanlagen; heute erinnert eine Pflastersteinreihe am Ostufer an den Mauerverlauf am Humboldthafen. Momentan zeichnet sich das Gebiet durch Blickbeziehungen auf den Bahnhof, den südlichen Bahnhofsvorplatz, die Spree und die Wasserfläche des Humboldthafens, einzelne Gebäude der Charité und zum Teil auf den Spreebogenpark aus. Eine wichtige historische Sichtachse ist die Blickbeziehung von den hoch liegenden Flächen der südlichen Hafeneinfahrt und des Spreebogenparks bis hin zum historischen Gebäude des Hamburger Bahnhofs an der Invalidenstraße. Diese Blickbeziehung wurde jedoch bereits durch den Bau der Hugo-Preuß-Brücke und des neuen Bahnviaduktes eingeschränkt. Viele umliegende Flächen werden erst nach und nach auf Grundlage der Vorgaben des Bebauungsplans II-201a bebaut, so dass die gesamte Umgebung derzeit noch einen Freiflächencharakter hat, der vom großen, raumprägenden Hauptbahnhof als Solitär bestimmt wird. Die nördliche Begrenzung des Geltungsbereichs stellt das Bahnviadukt dar, welches durch große verschattete Bereiche und seine imposante Wirkung ebenfalls einen merklichen Einfluss auf das Landschafts- bzw. Stadtbild am Humboldthafen hat.

Neben diesen Bauwerken nimmt das Wasser des Humboldthafens eine bedeutende Rolle ein. Die Wasserflächen sind momentan frei einsehbar, jedoch nicht unmittelbar erlebbar, da die Ufer nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Charakteristisch für den Raumeindruck sind die unterschiedlichen Niveauebenen des Hafens; an den West- und Ostufeln bilden die ehemaligen Ladestraßen die untere Ebene, welche durch klare Geländekanten von der (außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen) oberen Ebene auf Eingangsniveau des Hauptbahnhofs getrennt sind. Durch die streng symmetrische, trichterartige Form der Ufermauern wird die Wirkung des Hafens als eigener Raum zusätzlich unterstrichen.

Durch die Brachfläche am Ufer macht das Gebiet selbst derzeit einen eher verwahrlosten Eindruck. Da die Fläche nicht für Besucher zugänglich ist, geht der potentielle Erlebniswert des Ufers verloren. Die hier gegenwärtig stattfindenden Bodenbewegungen sowie Zeltaufbauten und Baumateriallagerungen vermitteln insgesamt einen ungeordneten Charakter ohne ortsbezogene Nutzungsstrukturen, der für die zentrale innerstädtische Lage am Wasser und einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt der Stadt Berlin unangemessen wirkt.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

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

Die Ladestraßen und Kaimauern lassen die ehemaligen verkehrstechnischen Funktionen in diesem gewerblich und industriell geprägten Großstadtviertel bis heute erkennen. Die verschiedenen Ebenen des ehemaligen Hafens sind im Stadtraum noch vorhanden. Die hoch liegende Ebene der ehemaligen Ladestraßen bilden heute das Friedrich-List-Ufer und das

Alexanderufer. Die bis Mitte der 1990er Jahre noch vorhandene Lagerhalle auf der Ladestraße des Friedrich-List-Ufers wurde im Rahmen der Realisierung der Verkehrsanlagen zentraler Bereich abgerissen. Insgesamt ist die Atmosphäre des alten Hafens jedoch stellenweise noch zu erahnen.

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

3.2.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Schutzgut Mensch

Lärm

Laut schalltechnischer Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren II-201d (ACOUPLAN 2007 bzw. MÜLLER-BBM GMBH 2012) bestehen im Bebauungsplanbereich hohe Lärmimmissionen. Durch die Maßnahmen des Bebauungsplans wird sich diese Situation aufgrund der Nutzung der geplanten Baulichkeiten und des Hafenbeckens für den Schifffahrtsverkehr eher noch geringfügig verschlechtern als verbessern. An- und abfahrende Pkw, Lkw zur Versorgung und der durch den neu geplanten Schiffsanleger im nördlichen Hafen (außerhalb des Geltungsbereichs) zukünftig voraussichtlich verstärkte Schiffsverkehr werden den Lärmpegel weiter erhöhen.

Die Rasterlärmkarten für die Freiflächen geben die Geräuschbelastung auf den Freiflächen für eine Höhe von 1.5 m über Geländeniveau wieder. Die Berechnungen belegen die starke Belastung des Bebauungsplangeländes durch Verkehrslärm. In praktisch allen Aufenthaltsbereichen der Freiflächen um den Humboldthafen – dies gilt auch für die Arkaden – liegt der Beurteilungspegel am Tage bis 65 dB. Die Orientierungswerte der Bauleitplanung für Kerngebiete gemäß des Beiblatts 1 der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ betragen für Kerngebiete tags bis 65 dB.

Die Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen zum geänderten Bebauungsplanentwurf belegen gemittelt für alle Geschosse eine starke Geräuschbelastung der nach außen gewandten Gebäudefassaden (MÜLLER-BBM GMBH 2012). Insbesondere an den Fassaden, die an der Rahel-Hirsch-Straße bzw. dem Kapelle-Ufer liegen und an den Fassaden, die unmittelbar an den Bahnstrecken liegen, treten Geräuschbelastungen auf, die tags einen Beurteilungspegel von ca. 70 bis 75 dB und nachts von ca. 65 bis 70 dB aufweisen. Der bei der Berechnung der Schallemissionen berücksichtigte zukünftig mögliche Fahrgastschiffverkehr belastet die dem Humboldthafen zugewandten Fassaden der geplanten Bebauung schalltechnisch maßgeblich. Da der Fahrgastschiffverkehr bis auf einzelne mögliche Mondscheinfahrten ausschließlich tagsüber stattfinden wird, ist daraus die deutlich geringere Belastung im Nachtzeitraum an der Westfassade des zulässigen Baublocks im MK H6 erklärlich. Es ist zudem festzustellen, dass die einzelnen Geschosse unterschiedlich stark belastet sind. So treten beispielsweise an der Nordfassade im Erdgeschoss mit Arkadengängen aufgrund des höher gelegenen Bahnverlaufs mit 64 bis 66 dB tagsüber deutlich geringere Außenlärmpegel auf als im ersten Obergeschoss (erstes Vollgeschoss aufgrund des speziellen Gebäudekörpers, 69 bis 71 dB).

In den Innenhöfen des Gebäudes im MK H6 ist es dagegen relativ ruhig; hier weisen die Berechnungen Geräuschbelastungen aus, die tags einen Beurteilungspegel von max. 60 dB und nachts von max. 53 dB erreichen. Dort sind somit vornehmlich schutzbedürftige Räume unterzubringen. Bei einer Wohnnutzung, die im Ausnahmefall im Kerngebiet zulässig ist, muss die Grundrissplanung so erfolgen, dass mindestens ein als Schlafraum nutzbarer Aufenthaltsraum jeder Wohnung den in der textlichen Festsetzung Nr. 5.3 definierten Bereichen des Gebäudes zugewandt ist. An den unmittelbaren Übergangsbereichen beispielsweise an

der Hoföffnung zum Alexanderufer werden nur geringfügig höhere Werte erreicht (MÜLLER-BBM GMBH 2012).

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

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

Luftschadstoffe

Durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen durch Hafenbesucher, Anwohner und Angestellte wird auch die Belastung durch Luftschadstoffe gesteigert.

Aufgrund hoher Ausgangsbelastungen durch das bereits im Abschnitt Lärm dargestellte hohe Verkehrsaufkommen sind auch die Immissionen mit Luftschadstoffen im Gebiet bereits jetzt hoch. 2008 erfolgte eine Berechnung hinsichtlich der zu erwartenden Stickstoffdioxidimmissionen (NO²-Jahresmittelwerte), der Schwefeldioxidimmissionen (SO²-Jahresmittelwerte) sowie der Feinstaubimmissionen (PM₁₀-Jahresmittelwerte) (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2008a). Im Jahr 2010 trat die 39. BImSchV in Kraft. Die Grenzwerte für o.g. Luftschadstoffe veränderten sich nicht, jedoch ist seitdem auch die Feinstaubfraktion PM_{2.5} beurteilungsrelevant. Vor diesem Hintergrund wurde das bestehende lufthygienische Gutachten im Jahr 2012 um einen gesonderten Untersuchungsteil zu der zu erwartenden PM_{2.5}-Belastung ergänzt. Zur Bewertung der PM_{2.5}-Konzentration wurden zunächst die PM_{2.5}- und PM₁₀-Emissionen des Straßen- und Schiffsverkehrs im Untersuchungsgebiet für das Bezugsjahr 2015 berechnet (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2012). Die PM_{2.5}-Gesamtbelastung wurde aus der Summe der Zusatzbelastungen durch den Straßen- und Schiffsverkehr sowie dem prognostizierten PM_{2.5}-Jahresmittelwert der Vorbelastung des Bezugsjahres 2015 berechnet. Die Beurteilung der PM_{2.5}-Belastung erfolgte im Vergleich mit den Grenzwerten der 39. BImSchV von 25 µg/m³ im Jahresmittel. Dabei wurden folgende zu erwartende Belastungen an den für den Bebauungsplan II-201da relevanten Immissionsorten errechnet (angegeben sind die Werte für PM₁₀ und PM_{2.5}):

Belastungsquelle	Errechnete Größen für den Immissionsort IO10 (MK H6-Süd)	
Straßenverkehr	PM10-ZB in µg/m ³ (auf Basis HBEFA2.1)	7.0
	Verhältnis PM10 (HBEFA3.1) zu PM10 (HBEFA2.1)	0.82
	PM10-ZB in µg/m ³ (auf Basis HBEFA3.1)	5.8
	Anteil PM2.5 an PM10 (HBEFA3.1)	84%
	PM2.5-ZB in µg/m ³	4.8

Schiffsverkehr	PM10-ZB in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1.0
	Anteil PM2.5 an PM10	100%
	PM2.5-ZB in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1.0
Vorbelastung	PM2.5-VB in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17.0
Gesamtbelastung	PM2.5-JM in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22.8

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass der $\text{PM}_{2.5}$ -Jahresmittelwert im Jahr 2015 am betrachteten Immissionsort bei $22,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und somit unterhalb des in der 39. BImSchV ab 2015 vorgeschriebenen Grenzwertes von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt. Auch für die anderen untersuchten Schadstoffe werden nach den Berechnungen die Grenzwerte der Verordnung eingehalten. Zukünftig ist nach derzeitigem Erkenntnisstand eine Abnahme der $\text{PM}_{2.5}$ -Emissionen, insbesondere beim Straßenverkehr, sowie auch in der $\text{PM}_{2.5}$ -Hintergrundbelastung zu erwarten. (vgl. INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2008a).

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

Maßnahmen:

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

Erschütterungen

Bei der Realisierung der Bebauung des Ostufers im Rahmen der städtebaulichen Gesamtkonzeption des verdichteten Stadtquartiers im Umfeld des Hauptbahnhofs wird es voraussichtlich nicht zu Erschütterungen kommen, die besonderer Maßnahmen bedürfen.

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

Wohnnutzungen sind innerhalb des MK H6 nur ausnahmsweise möglich. Wird im Bereich des MK H6 von der Ausnahme Gebrauch gemacht, kommt die textliche Festsetzung Nr. 5.3 zum Tragen. Diese regelt die Grundrissgestaltung bzw. Einteilung der Wohnungen im Bereich des MK H6. Demnach sind die Grundrisse so zu gestalten, dass abhängig von der Wohnungsgröße je ein oder mehrere Aufenthaltsräume zu den Innenhofbereichen ausgerichtet sind, um für jede Wohnung mindestens einen ruhigeren Raum sicherzustellen. Gemäß DIN 18005 ist der ungestörte Schlaf bei geöffneten Fenstern bei Überschreitung der Beurteilungspegel vor den Fassaden von 45 dB häufig nicht mehr möglich, die Richtlinie des VDI führt den Beurteilungspegel von 50 dB an. Die zu erwartenden Pegel an den Gebäuden am Humboldthafen überschreiten diese Werte auch innerhalb der Innenhofbereiche, so dass eventuell geplante Schlafräume in den für Wohnungen zulässigen Bereichen des MK H6 trotz Ausrichtung zur lärmabgewandten Seite mit schalldämmenden Dauerlüftungseinrichtungen auszustatten sind. Dies gilt ebenfalls für die anderen Räumlichkeiten, an denen höhere Pegel ermittelt wurden.

Maßnahmen:

- Beachtung von Lärmschutzgrundrissen (siehe TF 5.3),
- Ggf. bei Wohnnutzungen im MK H6 Einbau schalldämmender Dauerlüftungseinrichtungen.

Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Wie bereits im Kapitel 3.1.2 des Umweltberichtes dargestellt, ist das Ufer des Bebauungsplangebiets im Flächennutzungsplan und im Landschaftsprogramm als Grünzug (Grünfläche) ausgewiesen. Durch den im Gesamtkonzept vorgesehenen Bau der Gebäude rund um den Humboldthafen und die weitgehende Versiegelung gehen innerstädtische unbebaute Flächen verloren, die einst Teil einer historischen Hafenanlage waren, jedoch derzeit nicht öffentlich zugänglich sind und somit keine Erholungsfunktion erfüllen.

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

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

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch den Bau der geplanten Gebäudekörper und der dazugehörigen Freiflächen kommt es zu einer Zunahme des Versiegelungsanteils der Flächen. Von nennenswerten Verlusten des Bestands an Tieren und Pflanzen ist nicht auszugehen, da auch im Bestand nur sehr kleinflächig artenarme Vegetation vorhanden ist.

Im Plangebiet kommt der streng geschützte Große Abendsegler (*Nyctalus noctula*) vor, weitere streng geschützte Fledermausarten nutzen wahrscheinlich sporadisch das Plangebiet bzw. überfliegen Teilflächen. Durch Reduzierung der vereinzelt vorhandenen Vegetation und durch eine mit der (nicht durch den vorliegenden Bebauungsplan hervorgerufenen) Intensivierung des Schiffverkehrs verbundene Erhöhung des Schadstoffausstoßes wird es zu einer Verringerung des Insektenangebotes kommen, was zu einer Reduzierung des Nahrungsangebotes für Fledermäuse im Bebauungsplangebiet führen wird. Die im Gesamtkonzept vorgesehenen Neubauten am Humboldthafen wiederum werden voraussichtlich Große Abendsegler (*Nyctalus noctula*) und Zweifarbfledermäuse (*Vespertilio murinus*) zur Erkundung potentieller Winterquartiere verleiten, wodurch grundsätzlich eine Gefahr von Irrflügen, Verletzungen und Todesfällen besteht. Dies ist jedoch in den sonstigen innerstädtischen Lagen ebenfalls gegeben und stellt keine erhebliche Beeinträchtigung der Arten dar. Eine Lebensraumzerschneidung für die auf dem Charitégelände nachgewiesene Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) durch die Neubebauung des Gebiets ist nicht zu erwarten. Die bereits

gegenwärtig festzustellende Seltenheit des Auftretens von Breitflügelfledermäusen (*Eptesicus serotinus*) in der direkten Umgebung des Untersuchungsgebietes und die fehlenden Nachweise im Plangebiet lassen keine Auswirkungen auf diese Art erwarten. Ebenso ist nicht von Auswirkungen auf Wasserfledermäuse (*Myotis daubentonii*) und andere, das Gebiet möglicherweise sporadisch aufsuchende Arten auszugehen.

Es wird empfohlen, die möglicherweise eintretenden Erkundungsflüge von Fledermäusen zu lenken und Fledermausverstecke in die dem Wasser zugewandte Fassade zu integrieren. (BUBO ARBEITSGEMEINSCHAFT FREILANDBIOLOGIE 2008). Durch die vorgesehene Dachbegrünung können neue Vegetationsflächen geschaffen werden. Bei der Anlage dieser Flächen ist auf angepasste heimische Pflanzen und eine ökologische Nutzbarkeit (Strukturreichtum, Artenvielfalt) zu achten. Um den Vegetationsverlust und den damit verbundene Verlust an Lebensräumen von Insekten zumindest zum Teil zu kompensieren, sollte bei der Bepflanzung auf die Verwendung heimischer Arten, die besonders Insekten anziehen, geachtet werden. Nimmt der Schifffahrtsverkehr zu, werden Maßnahmen zur Minimierung der Schadstoffbelastung (insbesondere des Rußausstoßes) empfohlen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Maßnahmen:

- Dachbegrünungen (siehe auch TF 6.1).

Schutzgut Boden

Die Böden im Plangebiet sind bereits stark anthropogen beeinflusst und damit nicht sehr wertvoll. Der Bodenaufbau wird durch den vorgesehenen Bau von Tiefgaragen jedoch zusätzlich gestört. Hinzu kommt, dass durch den geplanten Bau der Gebäude und der umliegenden Freiflächen, die voraussichtlich befestigt werden, von einer Versiegelung von nahezu 100% der Flächen auszugehen ist. Damit erhöht sich die Versiegelung real von ca. 30% (Bestand) auf annähernd 100% (Planung). Der Boden verliert dann vollständig seine Funktion als potentieller Lebensraum, Schadstofffilter, Puffer und Speicher für Luft und Wasser. In der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass durch die geplanten Festsetzungen eine innerstädtische, extrem gut erschlossene Fläche für die geplanten Nutzungen planungsrechtlich gesichert wird.

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

Die detaillierte Gestaltung der Freiflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Im weiteren Verfahren sollten allerdings die Freiflächen, Wege und Zufahrten nach Möglichkeit in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau realisiert werden. Da im Bebauungsplangebiet vor allem im Bereich von Aufschüttungen und von Flächen der ehemaligen Ladestraßen Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden können, wird empfohlen, vor Baubeginn ergänzende Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchzuführen.

Insgesamt wird für die Baumaßnahmen der Großteil des Bodens bis weit ins Grundwasser ausgehoben, so dass seitens der Fachbehörde bezüglich des Bodens für die geplante Nutzung keine Bedenken bestehen.

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

Schutzgut Wasser

Wie für den Boden ist auch für den Wasserhaushalt der Versiegelungsgrad von entscheidender Bedeutung. Über versiegelte Böden ist keine Grundwasserneubildung möglich und es kommt zu höheren Verdunstungs- und Abflussraten des Niederschlags. Da der Anteil der versiegelten Flächen im Planungsgebiet steigt, reduzieren sich die Flächen, die der Rückhaltung von Niederschlägen und der Grundwasserneubildung dienen, gleichsam auf Null. Der versiegelte Boden verliert seine wasserspeichernde Funktion, das Niederschlagswasser wird in der Regel über die Kanalisation und die Vorfluter abgeführt. Die Einleitung des Niederschlagsabflusses über die Überläufe der Mischwasserkanalisation bei Starkregenereignissen ist problematisch, weil so nährstoffreiches, schadstoffbelastetes und sauerstoffarmes Wasser in die Oberflächengewässer gelangt. Dies verschlechtert die Wasserqualität der ohnehin vorbelasteten Gewässer und beeinträchtigt ihre Qualität als Lebensraum.

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

Derzeit fließt ein großer Teil des Niederschlagswassers von den Flächen direkt in das Hafenbecken des Humboldthafens. Für die Ableitung des Niederschlagswassers von der öffentlichen Uferpromenade sind die Berliner Wasserbetriebe verantwortlich, da die Uferpromenade als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt und gewidmet wird. Die Berliner Wasserbetriebe prüfen ihrerseits, ob eine Einleitung in die in den angrenzenden Straßen vorhandenen Mischwasser- bzw. Regenwasserkanäle möglich bzw. eine Einleitung in den Humboldthafen erforderlich ist. Ein zukünftig geregeltes Einleiten des Niederschlagswassers in das angrenzende Gewässer erscheint als eine gute Alternative zum Einleiten des Wassers in die Kanalisation. Bei Niederschlagseinleitungen aus dem Plangebiet in den Humboldthafen sind allerdings folgende Punkte zu berücksichtigen:

Alle Benutzungen des Wassers fallen gemäß § 9 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) in die Regelungszuständigkeit der Wasserbehörde. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 WHG stellt das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer eine Benutzung dar, für die eine wasserrechtliche Erlaubnis (§ 7 WHG i.V.m. den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist. Für das Errichten von Gründungen und/oder Trögen für grundwasserschonende Bauweisen und die Förderung von Grundwasser (Tiefgaragen u.a.) im Rahmen der Bauausführung wäre ebenfalls eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich. Diese Belange sind in einem eigenständigen wasserrechtlichen Verfahren gemäß § 2, 3 und 7 WHG i.V.m. §§ 14 und 16 Berliner Wassergesetz zu berücksichtigen. Da das einzuleitende Niederschlagswasser von Dachflächen und Freiflächen bzw. Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung erfolgen würde, ist davon auszugehen, dass es sich zum größten Teil um leicht verschmutztes bzw. wenig belastetes Niederschlagswasser handeln wird. Trotzdem stellt das einzuleitende Niederschlagswasser eine zusätzlich Beeinträchtigung dar, welche die bereits belasteten Gewässer von Humboldthafen und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (Güteklasse II und III) zusätzlich belastet. Die zusätzlichen Wassermengen, die durch die Ableitung der Niederschläge entstehen, werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Wasserstand der Fließgewässer haben.

Für das Baufeld MK H6 ist nach Aussage der Berliner Wasserbetriebe eine Schmutzwasserentsorgung nur im Alexanderufer durch Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal DN 450/480 möglich.

Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherren ist im § 4 aufgenommen worden, wonach eine ggf. erforderliche Druckerhöhungsanlage vom Vorhabenträger zu betreiben ist.

Da die Entwässerungsanlagen in der Straße Alexanderufer nicht ausreichen, um das anfallende Regenwasser des Baublocks H6 aufzunehmen wird der Grundstückseigentümer des MK H6 von der Möglichkeit Gebrauch machen, selbst ein Einleitbauwerk zu realisieren, um das Regenwasser gesammelt in das Hafenbecken einzuleiten. Die Kosten für den Bau werden anteilig bis zu 10 % vom Land Berlin mitgetragen werden, weil über das Einleitbauwerk auch öffentliche Promenadenflächen mit entwässert werden. Der Betrieb und die Unterhaltung der Anlage liegen beim Vorhabenträger, der sich mittels städtebaulichen Vertrags entsprechend in § 2 verpflichtet hat.

Der am Ufer festgestellte Grundwasserschaden sollte in Zukunft beobachtet werden; ggf. sind ergänzende Untersuchungen zur Anstrombelastung des Grundwassers beispielsweise im Zuge des zukünftigen Tiefgaragenbaus empfehlenswert, um das Ausmaß des Schadens eingrenzen und nötigenfalls entsprechende Vorkehrungen zum Grundwasserschutz bzw. zur Grundwasseranierung vornehmen zu können. Da im Bebauungsplangebiet vor allem im Bereich von Aufschüttungen und den Flächen der ehemaligen Ladestraßen Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden können, wird grundsätzlich empfohlen, vor Baubeginn ergänzende Grundwasseruntersuchungen durchzuführen.

Eine Regenwasserversickerung über Versickerungsanlagen ist auszuschließen oder es ist der analytische Nachweis zu erbringen, dass am Ort der Versickerung keine Schadstoffe ins Grundwasser verlagert werden können.

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

Schutzgut Klima/ Luft

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

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

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

Ein entsprechendes Gutachten aus dem Jahr 2008 stellt fest, dass sich die Wind- und Austauschverhältnisse durch die geplanten Gebäude verschlechtern werden. Die im Zuge der seit 1996 veränderten Planungen entstandenen Freihaltung des Hafenhalses von einer Überbauung im Süden zur Spree sind jedoch positiv und ausreichend, um kleinräumige Austauschfunktionen im Bereich des Humboldthafens zu erhalten, wenngleich sie nach Süden durch die bestehende Hugo-Preuß-Brücke eingeschränkt werden. Das Gutachten zur Betrachtung der bodennahen Windverhältnisse (INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG 2008b) kommt schlussendlich zu dem Ergebnis, dass für das gesamte Betrachtungsgebiet die bodennahen Windverhältnisse der Kategorie „keine Windprobleme“ zugeordnet werden können. Auch in Bereichen der Gebäuestirnseite mit erhöhten Böigkeiten wäre demnach noch eine Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten entsprechend der Windkomfort-Kriterien möglich.

Maßnahmen:

- Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen (Dachbegrünung), die abkühlend und staubbindernd wirken (siehe TF 6.1).

Schutzgut Landschaft

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

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO setzt eine besondere städtebauliche Situation voraus; das städtebauliche Ziel für die Gesamtentwicklung um den Hauptbahnhof schließt die Formulierung einer Stadtkante zur Spree mit einer dem besonderen Ort angemessenen Nutzungsdichte mit einem Höchstmaß an Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt ein (vgl. Begründung Kap. 5.2.4). Der besondere Charakter des geplanten Gebäudes mit zum Hafenbecken ausgerichteten Arkaden wird in Zukunft raumprägend sein. Diese Struktur soll einen Wiedererkennungseffekt erzielen und den Zusammenhang zu der sonstigen geplanten Hafenbebauung herstellen. Ebenso wird das Verbot bzw. die Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und den Fassaden zu den Straßenseiten der Rahel-Hirsch-Straße, des Kapelle-Ufers und den Wasserflächen zugewandten Fassaden den besonderen Charakter des Gebiets fördern. Die derzeitig verwahrlost bzw. ungeordnet wirkende, der Öffentlichkeit nicht zugängliche Brachfläche wird ihrer Lage gemäß entwickelt. Durch die geplante Bebauung wird ein einst gewerblich genutzter Hafenbereich zu einem städtebaulich neu strukturierten Stadtraum gewandelt und in weiten Teilen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dies hat positive Auswirkungen auf die Ausstrahlung des Areals und auf das Landschaftsbild sowie die Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen:

- Ausschluss von verspiegeltem Glas an den Fassaden (siehe TF 8.3),
- Einschränkung von Werbeanlagen auf Dächern und an Fassaden (siehe TF 8.1 und 8.2).

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Humboldthafen, der in seiner heutigen Form in der Berliner Denkmalliste erfasst ist, wird sich durch die geplante Bebauung an der Ostseite erheblich verändern. Die unter anderem von Schinkel und Lenné entworfene Form des Hafens bleibt unverändert erhalten. Die verschiedenen Hafenebenen werden in Zukunft jedoch nicht mehr uneingeschränkt ablesbar sein, wenngleich durch eine Neugestaltung der Uferniveaus an die frühere Strukturierung angeknüpft werden soll. Bei der zukünftigen Gestaltung der Freiflächen werden die verblie-

benen Elemente der Hafenausstattung wie Poller oder Großsteinpflaster weiterverwendet werden. Der Charakter der alten Hafenanlage wird trotz der neuen Bebauung auch zukünftig ablesbar sein.

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

Maßnahmen:

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

Wechselwirkungen

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

Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

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

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

Da die Fläche des Bebauungsplangebietes innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegt, wäre eine Bebauung nach § 34 BauGB zulässig. Eine Neuorientierung hinsichtlich einer anderen Verwertung und Bebauung des gut erschlossenen, zentralen Geländes wäre möglich und würde ebenfalls zu Vegetationsverlust und einer zusätzlichen Versiegelung führen, allerdings ohne die mit dem Bebauungsplan gewährleistete städtebauliche Qualität zu sichern.

3.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Naturschutzrechtlicher Eingriff

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

Gegenwärtig sind die Flächen im Plangebiet beräumt bzw. unbebaut. Mangels verbindlicher Bebauungsplanregelungen richtet sich die planungsrechtliche Zulässigkeit der baulichen Nutzung daher nach den Planersatzbestimmungen des § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich) oder § 35 BauGB (Außenbereich). Aufgrund der Lage des Untersuchungsgebiets innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist § 34 BauGB für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblich. Danach ist innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die im Bereich der angrenzenden festgesetzten Bebauungspläne II-201a und I-211 zulässige Bebauung, die zum Teil bereits realisiert wurde, ermöglicht eine Überbauung von Grundstücksflächen und ein Bauvolumen in das sich die künftige Bebauung im Bebauungsplanbereich II-201da in die nähere Umgebung nach Art und Maß einfügt. Die Erschließung des Plangebietes ist durch die angrenzenden bestehenden Straßenverkehrsflächen gesichert. Planungsrechtlich ergibt sich damit gemäß § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB kein Eingriff, der auszugleichen wäre.

In die Abwägung ist aber insgesamt auch einzustellen, dass im Rahmen der Gesamtplanung zum ursprünglichen Bebauungsplan II-201 ausgleichende Maßnahmen im „Geschichtspark Zellengefängnis“ (im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b) durch die Entwicklungsmaßnahme bereits hergestellt wurden, die jetzt im Bebauungsplan II-201da gem. § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO gewertet werden.

Maßnahmen

Real ist nach Durchführung der Planung aufgrund der gegenwärtigen Situation eine Verschlechterung der Umweltsituation zu erwarten, z.B. indem sich die Versiegelung von bisher 30% auf nahezu 100% erhöhen wird, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Flächen zwischenzeitlich beräumt wurden. Damit werden die Bodenfunktionen als Lebensgrundlage für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, als Bestandteil des Naturhaushalts, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen außer Kraft gesetzt. Auch wenn die Bodenfunktionen im Plangebiet nicht in besonders schützenswertem Maße ausgeprägt sind, bleiben die negativen Folgen für die Bodenentwicklung sowie negative Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Pflanzen, Tiere, Wasser und Klima bestehen.

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

Schutzgut Mensch

- Lärmschutzgrundrisse bei der Errichtung von Wohnungen im Bereich des MK H6 (siehe TF 5.3),
- Ausschluss oberirdischen Parksuch- oder Zulieferverkehrs auf den Privatgrundstücken (siehe TF 4.1),
- Ausschließliche Verwendung von Brennstoffen mit niedrigen Emissionswerten (siehe auch TF 5.1).

Schutzgut Tiere und Pflanzen

- Extensive Dachbegrünung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere (siehe auch TF 6.1).

Schutzgut Klima/Luft

- Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen (extensive Dachbegrünung), die abkühlend und staubbindend wirken (siehe TF 6.1),
- Schaffung von Arkaden und großen Luftgeschossen zur Verbesserung / Erhaltung des bodennahen Luftaustausches (siehe TF 2.1).

Schutzgut Landschaft

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

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

Schutzgut Kultur und Sachgüter

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

3.2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Vor dem Hintergrund der Verlagerung der Hauptstadt und des Regierungssitzes von Bonn nach Berlin (1991) und den daraus resultierenden Planungen („Band des Bundes“ und Pilzkonzept) wurde im Wettbewerb „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ der Entwurf von Prof. Ungers mit der Idee einer baulichen Fassung des Humboldthafens zur Grundlage der weiteren Bearbeitung gemacht. Das Grundkonzept wurde in den Folgejahren hinsichtlich der Nutzungen und der städtebaulichen Ausprägung mehrfach überarbeitet und optimiert (vergleiche auch Kap. II.1). Es wurde eine Vielzahl von Varianten geprüft und verworfen, ohne die grundsätzliche Idee einer städtebaulichen Fassung des Hafenbeckens mit Baukörpern aufzugeben.

Grundsätzlich orientiert sich die Planung weiterhin an der im Rahmen der Abwägung getroffenen Entscheidung einer hohen Verdichtung für das Plangebiet. Als Bebauungsplan der Innenentwicklung wird ein ehemaliges Baugrundstück aktiviert und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB entsprochen. Der im Wettbewerb prämierte Entwurf wurde optimiert, es sind aber keine grundsätzlich anderweitigen Planungsmöglichkeiten vorgesehen.

3.3 Zusätzliche Angaben

3.3.1 Vorgehensweise bei der Umweltprüfung

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

- Die Ergebnisse von sechs folgender Fachgutachten zu unterschiedlichen Themen fanden zudem Eingang in den Umweltbericht.ACOUPLAN INGENIEURBÜRO FÜR AKUSTIK, SCHALLSCHUTZ UND SCHWINGUNGSTECHNIK (2007): Humboldthafen Berlin. Schalltechnische Untersuchung zum B-Planverfahren II-201d. Zwischenbericht Nr. B1150_1. Bearbeitung Dr.-Ing. U. Donner, Dipl.-Ing. O. Oetting, Berlin. Stand Juni 2007,
- MÜLLER-BBM GMBH (2012): Änderung B-Planentwurf II-201. Schalltechnischer Bericht, Bericht Nr. M98770/01. Bearbeitung Dipl.-Ing. S. Fromm, Stand März 2012,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG (2008a): Entwicklungsmaßnahme "Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel". Luftschadstoffgutachten zu den Bebauungsplanentwürfen II-201da und II-201db "Humboldthafen". Bearbeitung Dr. I. Düring, Dipl.-Geogr. T. Hoffmann, Dipl.-Met. A. Moldenhauer, Karlsruhe. Stand Juli 2008,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG (2008b): Entwicklungsmaßnahme "Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel". Betrachtung der bodennahen Windverhältnisse zu den Bebauungsplanentwürfen II-201da und II-201db "Humboldthafen". Bearbeitung Dr. I. Düring, Dipl.-Geogr. T. Hoffmann, Dipl.-Met. A. Moldenhauer, Karlsruhe. Stand August 2008,
- INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO.KG (2012): B-Plan II-201d in Berlin, Aktualisierung Lufthygienisches Gutachten. Stellungnahme zur PM_{2,5}-Konzentration für den Bereich B-Plan 201da. Bearbeitung Dipl.-Ing. W. Schmidt, Dr. I. Düring, Karlsruhe. Stand Dezember 2012, und

-
- BUBO ARBEITSGEMEINSCHAFT FREILANDBIOLOGIE (2008): Vorkommen von Fledermäusen im Bereich des B-Planes Nr. II-201d, "Humboldthafen Berlin-Mitte". Bearbeitung Dipl. Biol. C. Kaltsch, Berlin. Stand Oktober 2008.

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

3.3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

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

Die Überwachung der im Rahmen der Bautätigkeiten erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist auf Ebene der Baugenehmigung sicherzustellen.

3.3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Der vorliegende Bebauungsplan sieht die Entwicklung der Uferfläche des südöstlichen Humboldthafens zu einem Geschäftsquartier mit städtebaulich qualitativvoller Bebauung und der Schaffung einer Uferpromenade vor. Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauung und Gestaltung wird vor allem im Bereich der Schutzgüter Luft/Klima und Boden zu einer Verschlechterung der Situation im Plangebiet führen (Erhöhung der Versiegelung von ca. 30% auf ca. 100%, Reduzierung der Luftaustauschmöglichkeiten). Dem steht eine Aufwertung als Kerngebiet gemäß seiner innerstädtischen Lage mit Aufenthaltsqualitäten im Bereich der öffentlichen Uferpromenade im Sinne eines Beitrags zur Aufwertung des Stadtraums zwischen Regierungsviertel und Hauptbahnhof entgegen. Da sich die geplante Bebauung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB sowohl nach Art und Maß der baulichen Nutzung als auch nach der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, stellen die geplanten Maßnahmen nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB planungsrechtlich keinen Eingriff dar, weshalb sich kein Kompensationserfordernis ergibt. Es ergeben sich aus dem vorliegenden Bebauungsplan keine artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände; sonstige Schutzgebiete bzw. -belange werden ebenfalls nicht berührt.

4 Wesentlicher Planinhalt und Grundzüge der Planung

4.1 Wesentlicher Planinhalt

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

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan Kerngebiet nach § 7 BauNVO fest. Durch den Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe wird das Kerngebiet gegliedert. Darüber hinaus werden störende Nutzungen wie Tankstellen ausgeschlossen.

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

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

Der unterirdische Korridor der Fortsetzung der S 21 in Richtung Süden wird von einer Bebauung freigehalten.

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

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

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan Umweltbelange, indem er Regelungen zur Luftreinhaltung, zum Erschütterungsschutz und zu Lärmschutzgrundrissen trifft. Er regelt zudem verbindlich eine Begrünung von Dachflächen.

4.2 Grundzüge der Abwägung

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, womit eine nachhaltige Veränderung der Stadtstruktur einhergegangen ist bzw. weiterhin einhergeht. Im Bereich des Hauptbahnhofes soll ein Gebiet, das jahrzehntelang und bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts geprägt war von Bahnnutzungen und sonstigen Nutzungen mit hohem Flächenbedarf, die üblicherweise in Stadtrandlagen zu finden sind, zu einem verdichteten, qualitativ hochwertigem innerstädtischen Stadtviertel entwickelt werden. Dabei soll der erwartete Entwicklungsimpuls des Hauptbahnhofes sowie die Nähe zum Regierungsviertel für die Entstehung eines Stadtquartiers genutzt werden.

Einer der Grundzüge der Abwägung sieht im Ergebnis eine hohe Verdichtung für das Plangebiet vor. Gleichzeitig unterliegt das Gebiet Bindungen, die in der Untersuchung zum „Überbezirklichen Entwicklungsschwerpunkt“ aus dem Dezember 1993 aufgezeigt wurden und die wesentlich durch die Kapazität des umliegenden Straßennetzes von übergeordneter Bedeutung bestimmt werden.

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

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

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

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

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

Für den westlichen Teilbereich des Bebauungsplanes konnte noch keine abschließende Regelung der Bebaubarkeit insbesondere hinsichtlich des Zeithorizontes im Bereich des MK H1 gefunden werden, obwohl die städtebaulichen Zielvorstellungen geklärt sind. Dies ist der Planung für die Fortführung der S-Bahnlinie 21 geschuldet, die mittelfristig in südlicher Richtung zum Potsdamer Platz fortgesetzt werden soll. Einer vorgezogenen baulichen Maßnahme im Geltungsbereich des Bebauungsplans hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht zugestimmt. Hier besteht weiterer Klärungsbedarf, damit der Bebauungsplan II-201 da festgesetzt werden kann.

Flächenbilanz

Art der Nutzung	Größe in m ²	Gesamtgröße in m ²
Kerngebiet H1	6.078	
Kerngebiet H6	6.114	
Kerngebiet (MK)		12.192
Alexanderufer	4.629	
Uferpromenade west.	3.012	
Uferpromenade östl.	3.485	
Straßenverkehrsfläche		11.126
Fahrrad-Station	866	
Wasserfläche	15.064	
Geltungsbereich		39.248

5 Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplanes

5.1 Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)

5.1.1 Kerngebiet und seine Gliederung

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

Im Bebauungsplan wird als Art der baulichen Nutzung Kerngebiet festgesetzt. Diese Art der Nutzung für zentrale Funktionen und Einrichtungen entspricht den im Flächennutzungsplan dargestellten Sonderbauflächen Hauptstadtfunktionen bzw. gemischte Baufläche M 1. Damit ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.

Für diese Bauflächen M1 ist eine hohe Nutzungsintensität und -dichte mit Kerngebietscharakter vorgesehen. Laut Erläuterungsbericht Arbeitsstätten zum FNP sind im Sondergebiet Hauptstadtfunktion „andere großflächige Konzentrationen von Arbeitsplätzen“ anzusiedeln. Hier können auch im Einvernehmen mit dem Bund Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden (Förderung von Nutzungsmischung).

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

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

5.1.1.1 Ausschluss von großflächigen Einzelhandelsbetrieben

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

(textliche Festsetzungen Nr. 1.1)

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

Dabei steht zunächst das städtebauliche Ziel der Entwicklung eines angemessenen vis-a-vis zum Regierungsviertel, speziell zum Bundeskanzleramt, dem Deutschen Bundestag und dem Spreebogenpark sowie zur direkten Nachbarschaft des Ministeriums für Bildung und Forschung und dessen Besucherzentrum im Vordergrund, die das Plangebiet nicht für großflächige Einzelhandelsbetriebe geeignet erscheinen lassen. Zudem könnten die für diesen speziellen Ort in besonders prominenter Lage vorgesehenen Gestaltungsvorgaben und insbesondere die Reglementierungen zu den Werbeanlagen mit der Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben in Konflikt stehen.

Diese Gründe haben ein solches Gewicht, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe auch nicht im Ausnahmefall zugelassen werden können, da bereits ein einzelner großflächiger Betrieb an dieser Stelle in der Lage sein kann, die gewünschte städtebauliche Entwicklung dieses besonderen Ortes zu konterkarieren.

Nutzungsstrukturell steht der Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe in diesem Teilbereich des Gebietes um den Hauptbahnhof dem Stadtentwicklungsplan Zentren nicht entgegen, auch wenn dieser – entgegen seinem Vorläufer - keine diesbezügliche Forderung erhebt.

Der am 12. April 2011 vom Senat von Berlin beschlossene Stadtentwicklungsplan Zentren 3 (StEP Zentren 3) zählt das Plangebiet und seine nähere Umgebung, insbesondere den Hauptbahnhof zum zentrentragenden Stadtraum mit ausgeprägter Urbanität. Allerdings ist dieser Bereich nicht als ein Zentrum/Zentrumsbereichskern dargestellt.

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

Im angrenzenden Bebauungsplan II-201a ist aber planungsrechtlich geregelt, dass im Bahnhofsgebäude selbst 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandelsnutzungen zulässig sind, von denen zwischenzeitlich rd. 11.000 m² Verkaufsfläche realisiert sind. Damit ist bereits eine Größenordnung an Einzelhandelsbetrieben entstanden, die sich auf die angrenzenden Kerngebiete auswirkt und die auch die Versorgung der neu entstehenden Quartiere mit übernehmen kann. Es liegt hier folglich eine nicht typische Stadtstruktur vor.

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

Der Ausschluss von großflächigen Einzelhandelsbetrieben geht konform mit dem am 18.11.2010 von der BVV Mitte beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte. In diesem sektoralen Fachplan nimmt der Bereich um den Hauptbahnhof eine Sonderfunktion ein. Der Bereich soll den Status eines Stadtteilzentrums nicht überschreiten. Mit dem Angebot an Einzelhandel im Bahnhof selbst ist jedoch der Rahmen für ein Stadtteilzentrum schon ausgeschöpft.

Das Einzelhandelskonzept Mitte führt hierzu aus:

„Aufgrund seiner besonderen Lage in der Mitte der Stadt und seiner Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt wurden erhebliche Einzelhandelsflächen auch über den eigentlichen Reisebedarf hinaus realisiert. Wegen seiner isolierten Lage entzieht sich der Hauptbahnhof jedoch den üblichen Kriterien für die Ausweisung von Zentren.

Mit einer Verkaufsfläche von ca. 11.000 m² übersteigt er die übliche Größe von Ortsteilzentren, die in der Regel eine Verkaufsfläche (VKF) zwischen 5.000 und 10.000 m² aufweisen sollten. Die im Rahmen der Entwicklung im Bahnhofsumfeld zusätzlich geplanten Verkaufsflächen werden diesen Wert noch erheblich erhöhen.

Damit ist eigentlich bereits die für ein Stadtteilzentrum übliche Größenordnung von ca. 10.000 bis 20.000 m² VKF erreicht. Da jedoch im Umfeld des Hauptbahnhofs ein entsprechendes Einzugsgebiet fehlt, die für ein Stadtteilzentrum notwendigen ergänzenden Angebote fehlen und eine Ausweisung als Stadtteilzentrum die bestehenden Zentren, insb. das Besondere Stadtteilzentrum Turmstraße, noch stärker schwächen würde, sollten die Angebote am Hauptbahnhof weitgehend auf den jetzt vorhandenen Bestand und durch die Bebauungsplanung vorgesehene Entwicklungen beschränkt werden. Dies würde auch im Falle einer Ausweisung als Ortsteilzentrum gelten. Weitere großflächige Einzelhandelsentwicklungen sollten aus diesem Grund nicht zugelassen werden.“

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

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

5.1.1.2 Ausschluss von Tankstellen

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

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

Weiterer Zielverkehr, den Tankstellen hervorrufen, und die damit verbundenen zusätzlichen Immissionsbelastungen, sollen auch aus Rücksicht auf die öffentlichen Promenadenflächen vermieden werden. Die nächste Tankstelle im Umkreis befindet sich in der Heidestraße und

ist in wenigen Minuten vom Plangebiet aus zu erreichen, so dass von einer Sicherung der Versorgung ausgegangen werden kann.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

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

(zeichnerische Festsetzung)

5.2.1 Zugrundeliegendes Konzept/besondere städtebauliche Rechtfertigung der Bebauungsstruktur

Die Umbauung des Hafenbeckens ist auf das Ergebnis des 1994 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zurückzuführen, bei dem Prof. Ungers als Preisträger hervorgegangen war (siehe Kapitel II.1.) In Abstimmung mit ihm erfolgte eine städtebauliche Weiterentwicklung der ursprünglichen Grundidee der Umbauung des Hafenbeckens, die auf Basis einer Analyse der Bebauungs- und Nutzungsstrukturen innerstädtischer Wasser- und Hafenanlagen in sieben europäischen Großstädten vorgenommen worden ist. Hieraus wurden die folgenden Entwurfsgedanken abgeleitet:

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

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

Die ehemals vorgesehene durchlaufende Bebauung wird dabei in Einzelbaukörper/Einzelblöcke aufgelöst. Der Bebauungsplan setzt dies um, indem er zwei Baublöcke identifiziert (H1 und H6). Diese Baublöcke reichen deutlich näher ans Wasser heran als dies beim Entwurf von Prof. Ungers noch der Fall war und stehen damit im direkteren Bezug zu diesem. Die Baublöcke im MK H1 und MK H6 stehen zum einen im Kontext der gesamten Hafenumbauung und in der direkten Nachbarschaft zum Hauptbahnhof und zum Bundesministerium für Bildung und Forschung. Zum anderen stellt sich die jeweilige städtebauliche Situation diesseits und jenseits des Bahnviaduktes unterschiedlich dar. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db ist die Lage an der Invalidenstraße, die Nähe zu den Kultureinrichtungen (Hamburger-Bahnhof) und zur Charité und das eigentliche Hafenbecken charakteristisch; für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da ist es die Lage an der Spree und die Nähe zum Regierungsviertel.

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

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

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

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

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

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

Den daraus resultierenden Anforderungen wird im Bebauungsplan Rechnung getragen durch

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

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

„Städtebau und Gebäudestruktur

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

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

Fassade

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

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

5.2.2 Erweiterte Baukörperfestsetzung/Baugrenzen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 16 Abs 3, § 19 BauNVO und § 23 Abs. 1 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 2.1)

Im ausgewiesenen Kerngebiet H6 wird das zulässige Maß der Nutzung als erweiterte Baukörperausweisung bestimmt.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen bestimmt, d.h. die überbaubare Grundstücksfläche entspricht der maximal zulässigen Grundfläche der oberirdischen baulichen Anlagen. Durch die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen in Verbindung mit der Zahl der Vollgeschosse und der Oberkante der Gebäude als Höchstmaße (vgl. Kapitel 5.2.6) sowie der maximal zulässigen Geschossfläche wird das Volumen der Baukörper rechtlich eindeutig bestimmt (sogenannte erweiterte Baukörperfestsetzung).

Die so durch die Planzeichnung (Hauptzeichnung und Nebenzeichnungen 1 bis 6) konkret bestimmte Fläche der Baukörper ist eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO und Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO, zum anderen legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne des § 3 BauNVO fest. Gegenüber der flächenmäßigen Ausweisung bzw. der Festsetzung von Baufenstern schränkt die erweiterte Baukörperausweisung durch allseitige Festsetzung der Baugrenzen und Festsetzung der zulässigen Geschossfläche von jeweils 29.890 m² den Rahmen für eine Realisierung von Baumaßnahmen ein und bestimmt eindeutig an welcher Stelle des Grundstücks bauliche Nutzung zugelassen werden soll, um dem Belang des Bodenschutzes Rechnung zu tragen.

Der Festsetzung der Baugrenzen liegt im Kerngebiet H6 zwar eine konkrete städtebauliche Figur zugrunde, die jedoch gegenüber der tatsächlichen Gebäudeplanung noch einen gewissen Spielraum ermöglicht.

Der Bebauungsplan vollzieht den Entwurf in teilweise generalisierter Form nach, indem er die folgenden Kompositionselemente planungsrechtlich sichert:

- wasserseitiges Arkadenmotiv in Verbindung mit einer geschlossenen zweigeschossigen Bebauung zum Hafenhals hin (mittiges Luftgeschoss ausgenommen),

-
- darüber liegender „mäanderförmigen“ Verlauf des Baukörpers mit zwei Öffnungen zur Wasserseite hin,
 - räumliche Durchlässigkeit zwischen Alexanderufer und öffentlicher Uferpromenade durch ein mittig im Baublock liegendes Luftgeschoss in Verbindung mit einem Innenhof,
 - Anschluss von zwei Innenhöfen an das Alexanderufer über Luftgeschosse, die die räumliche Verbindung mit dem Umfeld verbessern.

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

In der Planzeichnung wird die Schließung des Baukörpers oberhalb des Luftgeschosses in den Nebenzeichnungen 4 ,5 und 6 festgesetzt, die Auskragung am Kopfbau in der Nebenzeichnungen 3. Die Festsetzung der Arkaden erfolgt außer in der Planzeichnung durch die **textliche Festsetzung Nr. 2.1**, in der zur städtebaulich gewünschten Großzügigkeit die Mindesthöhe der Arkaden bis zu einer Höhe von 38,7 m über NHN (das entspricht etwa 5,5 m lichte Höhe) festgelegt wird.

Ausdrückliche Festsetzungen

Die Festsetzungen dieses Bebauungsplans II-201da setzen sich nach § 6 Abs. 8 BauOBln durch ausdrückliche Festsetzungen mittels erweiterter Baukörperfestsetzung über die Abstandsflächenregelungen des § 6 BauOBln hinweg. Dies bedarf jedoch der besonderen städtebaulichen Rechtfertigung, die bereits im Abschnitt 5.2.1 dargelegt wurde - unter Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse und der besonderen planerischen und baulichen Situation.

5.2.3 Darstellung und Würdigung der Abstandsflächenverkürzungen

In § 6 Abs. 5 BauOBln sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestabstände festgelegt. Soweit sich durch die Baukörperausweisung bzw. andere ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es gemäß § 6 Abs. 8 BauOBln damit sein Bewenden. Das heißt, dass der Vorrang des Bebauungsplans gegenüber der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächentiefe gegeben ist.

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

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

Die Umsetzung des im Abschnitt 5.2.1 dargelegten städtebaulichen Konzeptes hat in Teilbereichen eine Verringerung der Mindestabstandsflächen von 0,4 H zur Folge. Demzufolge müssen die in den Abstandsflächenvorschriften verfolgten Ziele, wie Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung, Belüftung und Sicherung ausreichender Sozialabstände nunmehr im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB im Bebauungsplanverfahren abgewogen und bewältigt werden.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung der bauordnungsrechtlich vorgegebenen Abstandsflächen in der Regel gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, so dass es nur dann ein zusätzlicher Abwägungsbedarf entsteht, wenn punktuell konkrete Beeinträchtigungen festgestellt werden. Umgekehrt spricht bei Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen die Vermutung dafür, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gegeben sind, wenn nicht im Einzelfall aufgrund besonderer Umstände das Gegenteil gezeigt werden kann.

Die Mindestabstandsflächen von 0,4 H, die sich nach den Maßfaktoren des § 6 Abs. 5 BauO Bln ergeben würden, wurden vermessungstechnisch durch einen öffentlich bestellten Vermesser ermittelt und sind im Abstandsflächendiagramm vom 19. April 2012 dargestellt worden. Die Mindestabstandsflächen der Bauordnung für Berlin würden im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans an einigen Stellen unterschritten und werden stattdessen planungsrechtlich auf Basis der Ermächtigung des § 6 Abs. 8 BauOBln verkürzt, d.h. partiell außer Kraft gesetzt.

Abstandsflächen zu den öffentlichen Verkehrsflächen

Am Kapelle-Ufer, dem Alexanderufer und zu den wasserseitigen Promenadenflächen sind die öffentlichen Verkehrsflächen so weitläufig, so dass die Mindestabstandsflächen eingehalten werden. Die Abstandsflächen gehen nicht über die Hälfte der öffentlichen Verkehrsflächen hinaus bzw. bleiben deutlich dahinter zurück. So hat das Alexanderufer eine Breite von 26,8 m – die Straßenmitte wird auch von der gegenüberliegenden Bebauung im Bereich des Bebauungsplans I-211 nicht überschritten. Gleiches gilt auch für die Nordseite des Kerngebiets H6, da der offene Viadukt auch als Verkehrsfläche zu werten ist mit Ausnahme der Nordostspitze, die mit einer dreieckigen Fläche mit bis zu 5,0 m Tiefe und 18,1 m Länge auf dieser Verkehrsfläche liegt.

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

Gebäudeinterne Abstandsflächen im Baublock H6

Durch die mäanderförmige Ausprägung des zulässigen Baukörpers im Kerngebiet H6 mit seinen drei Innenhofbereichen kommt es zu Abstandsflächenüberdeckungen gegenüberliegender Bauteile. Im mittleren, zum Alexanderufer vollständig offenen Hof ist die Überdeckung zwar auf einer Tiefe von etwa 6,0 m vorhanden, aber nur in Ostwestrichtung ausgeprägt. Im nördlichen Hof ist die Überdeckung kreuzförmig, dafür wenig stark (4,5 m in Ostwestrichtung und 3,0 m in Nordsüdrichtung) gegeben. Bedingt durch den höheren Kopfbau in Richtung Spree ist das „Überdeckungskreuz“ im südlichen Innenhof kräftiger (6,0 m in Ostwestrichtung und 3,0 m in Nordsüdrichtung). Hinzu kommt noch eine kleine Überlappungsfläche durch die 2,3 m tiefe Vorstreckung des Kopfbaus.

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

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

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

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

Fazit:

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

5.2.4 Überschreitung der Obergrenze des Nutzungsmaßes (Geschossflächenzahl) nach BauNVO

Rechnerisch ergibt sich aufgrund der Festsetzungen im Bebauungsplan für das Baugebiet MK H6 folgende Geschossflächenzahl (GFZ):

Baugebiet MK H6	Grundstücksgröße	festgesetzte Geschossfläche	entspricht einer GFZ von
	6.114 m ²	29.890 m ²	4,9

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

Bei Herausrechnung der Flächen, die mit einem Gehrecht / Geh- und Radfahrrecht zu belasten sind, erhöht sich die errechnete GFZ für das MK H6 auf 5,0.

Die Flächen des Erdgeschosses im Bereich des MK H6 liegen aufgrund der Geländeverhältnisse teils oberirdisch, teils unterirdisch. Die Berechnungen eines öffentlich bestellten Vermessers haben ergeben, dass diese Ebene kein Vollgeschoss darstellt. Der Bebauungsplan setzt die in die Innenhöfe hineinragenden Teilbereiche der Bebauung mit einer Höhenangabe OK von 37,00 m über NHN fest.

Die Obergrenze der GRZ für Kerngebiete wird eingehalten.

Eine Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße des § 17 Abs. 1 BauNVO ist nach § 17 Abs. 2 BauNVO zulässig, wenn besondere städtebauliche Gründe die Überschreitung erfordern (Nr. 1), sie durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen wird,

die sicherstellen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden (Nr. 2), und wenn sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen (Nr. 3).

Erforderlichkeit der Überschreitung und besondere städtebauliche Gründe

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO setzt eine städtebauliche Situation und eine durch den Bebauungsplan zu lösende Problematik voraus, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. Es muss sich um eine städtebauliche Ausnahmesituation handeln, reguläre städtebauliche Gründe in einer Standardsituation reichen nicht aus. Die Überschreitung muss aus dem Charakter oder aus besonderen Umständen des neu überplanten Gebietes objektiv begründbar sein, die Gründe müssen ein gewisses Gewicht besitzen und nicht in jeder Standardsituation einsetzbar sein. Ein besonderer städtebaulicher Grund ist insbesondere dann anzuerkennen, wenn eine besondere, qualifizierte planerische Lösung bzw. eine städtebauliche Idee umgesetzt und dabei stadtgestalterische Gesichtspunkte in einer städtebaulich herausgehobenen Situation berücksichtigt werden sollen.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt:

- Das städtebauliche Ziel für die Gesamtentwicklung um den Hauptbahnhof geht bis auf die von Schultes/Frank formulierten Zielvorgaben u.a. mit der Formulierung einer Stadtkante zur Spree aus dem Jahre 1993 zurück. Für das neue Stadtquartier um den Bahnhof wurde die Entwicklung einer innenstadtypischen Nutzungsdichte mit einem Höchstmaß an Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt vorgegeben. In Abstimmung mit dem Senat von Berlin, hat die Deutsche Bahn AG dann den beschränkten städtebaulichen Wettbewerb 1994 durchgeführt, aus dem der Entwurf von Prof. Ungers siegreich hervorging. Die von Prof. Ungers vorgeschlagene ursprüngliche städtebauliche Idee für den Humboldthafenbereich sah dabei eine durchlaufende Umbauung des Hafenbeckens vor. Diese Konzeption ist im „Planwerk Innenstadt“ am 18. Mai 1999 vom Senat beschlossen (Beschluss Nr. 2197 / 99) und vom Berliner Abgeordnetenhaus am 27.05.99 (Drucksache 13/3776) zustimmend zur Kenntnis genommen worden.
- Die Weiterentwicklung der Umbauung durch Prof. Winkens und Auflösung in Einzelblöcke findet sich dann als Zielvorgabe im Planwerk Innere Stadt Berlin 2010 wieder, das am 11. Januar 2011 durch den Senat beschlossen worden ist. Damit hat das Land Berlin eindeutig und nachhaltig über einen langen Zeitraum seinen politischen Willen zur Aufrechterhaltung der Zielvorgaben aus dem Jahre 1993 artikuliert und hat gegenüber dem Ursprungsentwurf einer weiteren Komprimierung der Bebauung zugestimmt.
- Es handelt sich um eine städtebauliche Ausnahmesituation, begründet durch die besondere Lage im Stadtgrundriss (vgl. Kapitel II.5.2.1.) und infolge dessen, um äußerst exponierte Baugrundstücke mit großer Fernwirkung. Die Bebauung von historisch bedeutsamen Hafentflächen unmittelbar neben dem denkmalgeschützten Hafenbecken lässt erkennen, dass es sich um eine mit normalen Baugrundstücken nicht vergleichbare Situation handelt.
- Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass die beiden Baukörper freistehend ausformuliert werden sollen, ohne dass ihnen nichtüberbaubare private Freiflächen zugeordnet werden sollen. Sie sind somit vollständig von öffentlichen Flächen umgeben. Das städtebaulich gewünschte Umgebensein des Baukörpers von freien Uferpromenaden und von öffentlichem Straßenland bewirkt eine Reduzierung des Baugrundstücks auf den Baukörper und damit ein Nutzungsmaß oberhalb der Obergrenzen der BauNVO, wenn ihnen gleichzeitig ein städtebauliches Gewicht zukommen soll, das bei einer Drei- bis Viergeschossigkeit nicht gegeben wäre.

-
- Die Uferpromenaden sollen eindeutig einen öffentlichen Charakter haben und durch die Öffentlichkeit uneingeschränkt genutzt werden. Sie sind aus den Vorgaben des FNP (Grünzug) entwickelt und sollen landschaftsplanerisch gestaltet werden.
 - Die Massivität des Bahnhofsgebäudes selbst erfordert eine erhöhte bauliche Dichte für die umgebende Bebauung, damit sich diese auch städtebaulich behaupten kann.
 - Die unmittelbare Nähe zum Regierungsviertel und zum Hauptbahnhof erfordert die Vorkhaltung eines ausreichenden Flächenpotentials für einen Dienstleistungssektor, der im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit der Hauptstadtfunktion expandieren wird, bzw. für mit der Bahnhofsfunktion korrespondierende Nutzungen wie z.B. Hotels oder von Großinstitutionen wie Verbänden.
 - Die städtebauliche Ausnahmesituation begründet sich schließlich auch aus der Lage des Plangebietes im direkten Umfeld des Berliner Hauptbahnhofes und der damit verbundenen außergewöhnlich guten Anbindung des Gebietes an den ÖV, die das Baugebiet im Interesse der Innenentwicklung für eine verdichtete Bebauung prädestiniert. Es handelt sich nicht nur im Vergleich mit anderen Standorten in Berlin um einen besonders gut erschlossenen Standort.

Die Gesamtheit der o.g. besonderen städtebaulichen Gründe begründet ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an der Verwirklichung des dargelegten Planungsziels, dass dafür die Abweichung von der Regelfestsetzung in Anspruch genommen wird. Die geplante Maßnahme ist ohne die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht zu ermöglichen.

Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und bedarf mit Blick auf die gleichzeitige punktuelle Verkürzung von Abstandsflächen innerhalb des Plangebietes nach Maßgabe des § 6 Abs. 5 BauOBl in einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung, bei der die Wirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts besonders gewichtet und in die Abwägung aufgenommen werden müssen. Die Anforderungen, die durch das Maß der Nutzung berührt werden können, beziehen sich dabei insbesondere auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohn- und Arbeitsstätten.

Ausführungen zu den Auswirkungen der verdichteten Bebauung sind im vorangegangenen Kapitel 5.2.3 erfolgt, auf die hier zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden kann. Sie sind gleichwohl auch im Zusammenhang mit der Abwägung zur Überschreitung des Nutzungsmaßes Gegenstand der Abwägung.

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

Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Ausgleichende Umstände

- Die Lage des neuen Quartiers am Humboldthafen als Wasserfläche, die auch der Erholungsnutzung dient, und an den öffentlichen Promenaden entlang der Wasserflächen der Spree und des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, sowie an den benachbarten Frei- und Erholungsräumen des Spreebogen-Parks u. a. durch die Zugänglichkeit über die

Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Spreebogen (Gustav-Heinemann-Brücke), bilden günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung des zukünftigen Quartiers.

- Die hohe bauliche Dichte im Baugebiet wird relativiert, da es von Promenaden- und Wasserflächen sowie einer 26,8 m breiten Straße umgeben ist, was sich positiv hinsichtlich der Belichtung und Belüftung auswirkt. Nach Süden hin öffnet sich der freie Landschaftsraum des Spreebogenparks getrennt nur durch den Straßenzug Kapelle-Ufer und den Flusslauf der Spree selbst.
- Das zukünftige Gebäude im MK H6 ist in keine Blockstruktur eingebunden und kann von allen Seiten belichtet, belüftet und besonnt werden. Es verfügt damit im Vergleich zu den üblichen Innenstadtlagen über deutlich bessere Belichtungs- und Belüftungsqualitäten.

Ausgleichende Maßnahmen

- Die in den angrenzenden Bebauungsplänen geplanten und mittlerweile vollständig realisierten öffentlichen Parkanlagen des ULAP-Geländes und des „Geschichtsparks Zellengefängnis“ sind hier zu berücksichtigen, die sich ausgleichend auswirken. Der Zusammenhang ergibt sich aus der gemeinsamen Planung des ursprünglichen Bebauungsplans II-201, aus dem der Bebauungsplan II-201da nach der Teilung hervorging sowie aus den Zielen der Entwicklungsmaßnahme. Der „Geschichtspark Zellengefängnis“ stellt die wichtigste Maßnahme zur Vermeidung der nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt auch im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO dar. Das Gelände ermöglicht ausgleichende Maßnahmen, die durch den räumlichen und funktionalen Zusammenhang und die Größe und Lage des Geländes den nachteiligen Effekten der Verdichtung entgegenwirken. Hinzu tritt der Erholungswert dieser zukünftigen Parkflächen sowohl für die Benutzer/Bewohner des Plangebietes, wie für die ansässige Bevölkerung in den Altbauquartieren der benachbarten Quartiere.
- Der Ausschluss oberirdischer Stellplätze erfolgt aus städtebaulichen Gründen. Eine Störung der Aufenthaltsqualität sowie eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Stellplätze soll angesichts der hohen baulichen Verdichtung gemindert werden und zur städtebaulichen Verträglichkeit der Stellplatzanlagen beitragen.
- Die Festsetzung von Dachbegrünung ermöglicht folgende ausgleichende Wirkungen:
 - Der Energie- und Wärmebedarf des Gebäudes wird durch die Erd-/ Substratschichten auf den jeweiligen Flächen verringert.
 - Das in der Substratschicht gespeicherte Niederschlagswasser wird wieder im Gebiet verdunstet. 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 Ausgleichsströmungen.
- Ergänzend mindert ein Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe die durch die Bebauung entstehenden Auswirkungen auf die Lufthygiene.
- Schließlich ist ein energiesparendes, emissionsreduzierendes Versorgungskonzept für das MK H6 vorgesehen, mit einem sehr geringen Primärenergiebedarf; allerdings ist dies nicht Gegenstand der Festsetzung. Da im Bereich des MK H6 ein konkretes Projekt ausgearbeitet worden ist, kann hierfür eine diesbezügliche Aussage getroffen werden.

Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

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

Die Bedürfnisse des Verkehrs

- Die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen, die im Allgemeinen aus einer hohen baulichen Dichte folgen, werden im Plangebiet deutlich begrenzt. Die äußerst günstige Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV und den ÖV am Hauptbahnhof, ermöglichen eine der Baudichte und Nutzung angemessene Erschließung. Das öffentliche Nahverkehrssystem wird zudem noch weiter ausgebaut (Straßenbahn und S 21).
- Der Fahrradverkehr wird auch in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Das Plangebiet ist diesbezüglich bestens erschlossen, nicht nur durch die Lage an der übergeordneten Fahrradroute Berlin Kopenhagen.

Den Bedürfnissen des Verkehrs wird hier umfassend Rechnung getragen.

Entgegenstehende öffentliche Belange

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

5.2.5 Unterbaubarkeit der Grundstücke/Tiefgaragen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 5 und § 12 Abs. 5 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 3.1 und 3.2 und zeichnerische Festsetzung Nebenzeichnung 7)

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

Unterbaubarkeit des MK H6

Gemäß der **textlichen Festsetzung Nr. 3.1** ist das Kerngebiet MK H6 vollständig unterbaubar, d.h. im Bereich des zulässigen Kopfbaus über die oberirdischen Baugrenzen hinaus bis zur Spundwand des Schiffahrtskanals. Dies ist wasser- und denkmalschutzrechtlich abgestimmt. Diese ist bereits auf eine angrenzende Tiefgaragenherstellung ausgerichtet worden. Des Weiteren ist die direkte Nachbarschaft zum Brückenbauwerk der Hugo-Preuß-Brücke zu berücksichtigen. Sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung des Gebäudes im Kerngebiet H6 dürfen keine nachteiligen Auswirkungen auf das Ingenieurbauwerk entstehen. Diesem Belang ist im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer im Bereich des Baufelds H6 Rechnung getragen worden. In § 5 des Vertrags ist sowohl eine Beweissicherung zum Einfluss der Baumaßnahmen, als auch eine Bürgschaft zur Beseitigung etwaiger Schäden durch das Vorhaben geregelt worden.

Es ist im gegenwärtigen Entwurf die Errichtung von zwei Tiefgaragenebenen vorgesehen. Die Tiefgaragenzufahrt für den Baublock im MK H6 liegt nach derzeitiger Projektplanung in Viaduktnähe und ist in der reinen Erschließungsstraße unproblematisch.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass Bodenarbeiten, die unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung oder die Beschaffenheit des Grundwassers einwirken können, der Aufsicht der Wasserbehörde über ein Anzeige- (§ 35 WGH i.V.m. § 37 BWG) oder ein Erlaubnisverfahren (§ 7 WHG i.V.m. § 16 BWG) unterliegen.

5.2.6 Höhe der baulichen Anlagen/Zahl der Vollgeschosse

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 5 und §§18 und 20 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung)

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

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

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

Zusätzlich erfolgt im Kerngebiet eine Festsetzung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse von VII bzw. III. Mit Hilfe dieser zusätzlichen Regelung soll vermieden werden, dass die festgesetzte Kubatur im Sinne einer Geschossflächenmaximierung durch zusätzliche Geschosse ausgefüllt wird. Städtebauliches Ziel ist es, dass Gewerbe- wie auch ausnahmsweise Wohnnutzungen großzügige Geschosshöhen von in der Regel mehr als 3,0 m aufweisen. Die festgesetzten Oberkanten berücksichtigen, dass im MK H6 z. B. ein repräsentatives (oberstes) Vollgeschoss mit einer Höhe von über 5,5 m entstehen kann, so dass die Oberkante gegenüber der Konzeption aus dem Jahre 2006 um zwei Meter angehoben worden ist. Dieser große Spielraum, der durch die Festsetzung der Oberkanten entstanden ist, macht die zusätzliche Festsetzung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse erforderlich.

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

5.2.7 Überschreitung der zulässigen Oberkante baulicher Anlagen durch technische Dachaufbauten

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO]
und § 9 Abs. 4 i.V.m. § 12 AGBauGB
(**textliche Festsetzungen Nr. 2.2**)

Für die baulichen Anlagen im Kerngebiet werden ausnahmsweise Dachaufbauten oberhalb der zulässigen Oberkanten von 62,20 m über NHN bzw. 67,20 m über NHN zugelassen, da sie für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderlich sind. Die Dachaufbauten werden nur in geringer Höhe bis maximal 1,7 m zugelassen, um ihre Außen- bzw. Fernwirkung möglichst gering zu halten.

Der Umfang für Dachaufbauten wird im MK H6 auf insgesamt 2210 m² Grundfläche begrenzt. Die Dachaufbauten dürfen ausschließlich der Aufnahme von Treppenhäusern bzw. technischen Einrichtungen dienen und müssen hinter die Baugrenze in einem Winkel von 60° zurücktreten, um im Straßenraum bzw. von den öffentlichen Uferpromenaden optisch weniger wahrgenommen zu werden.

Darüber hinaus sind sie aus gestalterischen Gründen zur Wahrung eines einheitlichen Erscheinungsbildes vollständig einzuhausen (**textliche Festsetzung Nr. 2.2**). Es handelt sich insgesamt um einen besonders sensiblen Bereich, da aufgrund der Wasserflächen, der Bahnhofsvorplätze, des Bahnhofsgebäudes und der Sichtbarkeit vom Bahnviadukt her eine erhebliche Fernwirkung der Gebäude besteht, die es städtebaulich in besonderer Weise erfordert, dass eine ruhige Dachlandschaft entsteht.

5.2.8 Überschreitung der zulässigen Oberkanten baulicher Anlagen durch sonstige technische Aufbauten

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

Weitere technische Einrichtungen sind gemäß textlicher Festsetzung Nr. 2.3 zulässig. Es handelt sich z.B. um einzelne Schornsteine oder Ansaug- und Abluftrohre, die ausnahmsweise ermöglicht werden, weil sie für die Funktionsfähigkeit eines Gebäudes erforderlich sind. So soll aus Immissionsschutzgründen etwa die Abluft von Tiefgaragen über das Dach abgeleitet werden. Wie die Dachaufbauten gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 2.2 sind auch diese Anlagen nur auf den Dächern der hohen Gebäudeteile mit VII bzw. VIII Geschossen zulässig.

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

Die Nutzung von Dachterrassen soll nicht ausgeschlossen sein – sofern die Regelungen zur Dachbegrünung eingehalten werden. Dachterrassen benötigen aber eine Absicherung durch Geländer, die ohne Regelung im Bebauungsplan nicht zulässig wären. Dies ist deshalb ebenfalls Gegenstand der Regelung der **textlichen Festsetzung Nr. 2.3**, die die Geländer auf allen Dachflächen erlaubt.

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

5.2.9 Überschreitung von Baugrenzen für Balkone im MK H6

[Rechtsgrundlage § 23 Abs. 3 BauNVO]
(**textliche Festsetzung Nr. 2.4**)

Um auf der Hofseite die Ausbildung von Balkonen zu ermöglichen, die eine Wechselbeziehung von Innen und Außen ermöglichen und damit die Qualität für die Nutzer erhöhen, wurde die **textliche Festsetzung Nr. 2.4.** aufgenommen. Hierdurch kann die Überschreitung der durch Bezeichnungen definierten Baugrenze um bis zu 2,3 m ausnahmsweise zugelassen werden. Durch die Höhenlage der potentiellen Balkone von 38,90 m über NHN wird eine Beeinträchtigung der Hoffläche/Dachfläche anderer Gebäudeteile ausgeschlossen, da sie etwa 2 m über dem dortigen Niveau der Dachfläche liegen.

Bei der Ermöglichung der Balkone war eine potentielle Verschlechterung der Belichtungssituation in den Innenhöfen gegenüber der Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien unmittelbar aus den Büroetagen heraus abzuwägen. Den Nutzern des Geschäftsgebäudes soll die Möglichkeit gegeben werden, etwa zu Pausenzwecken vor die Tür treten zu können, ohne das Gebäude verlassen zu müssen. Die Einschränkung der Belichtungssituation kann dadurch minimiert werden, dass die Brüstungen mit transparenten Materialien ausgeführt werden. Außerdem sind die Balkone pro Innenhof nur an einer Seite und nicht umlaufend zulässig.

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

5.3 Gestaltungsfestsetzungen/Begrenzung von Werbeanlagen

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

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

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

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

5.3.1 Beschränkung von Werbeanlagen am Gebäude

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

Mit Blick auf die gewünschte Lebendigkeit des Gesamtquartiers soll gleichzeitig aber nicht verhindert werden, dass Nutzungen wie Cafés, Restaurants oder Dienstleistungsangebote im Arkadenbereich für sich werben dürfen. Auch den Hauptmietern der Baublöcke soll die Möglichkeit eingeräumt werden, über dem Haupteingang ein Logo/ einen Schriftzug anzubringen, um auf sich aufmerksam machen zu können. Die Höhe von bis zu 0,6 m pro Schriftzug lässt einerseits eine gute Lesbarkeit und Erkennbarkeit, z.B. von Werbeschriftzügen zu, verhindert aber andererseits, dass Schaufenster und Fensteröffnungen in voller Höhe für Werbung in Anspruch genommen werden können, ohne dass Fassadenbereiche sichtbar bleiben. Schließlich soll das Verbot von wechselndem und bewegtem Licht der Verhinderung „marktschreierischer“ Effekte dienen, die der prominenten Lage nicht angemessen sind sowie Lichtimmissionen begrenzen.

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

5.3.2 Besondere Gestaltungsanforderungen für die Fassadengestaltung in ausgesuchten Abschnitten

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

Damit eine städtebauliche Kante und bauliche Fassung des Spreebogens sowie eine Eigenständigkeit gegenüber den Glasfassaden des Bahnhofes überhaupt zum Tragen kommen kann, ist es nicht zulässig, reine Glasfassaden auszubilden. Dies bedeutet, dass Fassadenelemente, die beispielsweise auch vorgehängte Lisenen sein können, deutlich in ihrer Ausprägung über rein konstruktive Elemente eines Rahmens für die Verglasung hinausgehen müssen. Für die Umsetzung der Festsetzung ist die Gesamtbetrachtung einer Fassade ausschlaggebend.

Dies bedeutet, dass ein einzelnes Geschoss im Sinne der Strukturierung oder Akzentuierung der Fassade insgesamt durchaus mit einer reinen Glasfront ausgebildet werden darf.

Der Ausschluss von verspiegeltem Glas ist zum einen darin begründet, dass verspiegelte Glasflächen ein abweisendes Stadtbild erzeugen, bei dem der Betrachter quasi „auf sich selbst“ zurückgeworfen wird. Es entspricht nicht dem städtebaulichen Ziel der Gestaltung um den Humboldthafen. Zum anderen stellen verspiegelte Glasflächen auch eine Gefahr für Vögel dar, insbesondere an einer großen offenen Wasserfläche. Schließlich würden reine Glasfassaden zudem den Schall, z.B. im Hafen, reflektieren und damit die Lärmbelastung weiter erhöhen.

5.4 Verkehr

5.4.1 Verkehrssituation

Ein zentraler Planinhalt der Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c, II-201da und II-201db ist die Festsetzung eines Straßennetzes mit differenzierten Straßenbreiten, das sowohl den verkehrlichen Erfordernissen der Erschließung des Bahnhofes und der angrenzenden neuen Stadtquartiere als auch überörtlichen Verkehrsbelangen sowie stadtgestalterischen Vorgaben aus den vorangegangenen Wettbewerben folgt.

Im Jahre 1997 ist ein Verkehrsgutachten für die Planung des Gesamtquartiers um den Hauptbahnhof – damals noch Lehrter Bahnhof – im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens II-201 erstellt worden. Da sich die Verkehrssituation inzwischen durch die Veränderung etlicher Rahmenbedingungen und Prognosedaten weitgehend geändert hat und die Überprüfung der Tragfähigkeit des Straßennetzes anhand der deutlich geänderten städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Konzeption erfolgen muss, wurde im Rahmen der Durchführung der Bebauungsplanverfahren II-201da und II-201db eine erneute verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, die im September 2008 vorgelegt wurde.

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

Lage im Stadtgebiet und verkehrliche Anbindung

Durch die unmittelbare Lage am Hauptbahnhof Berlin gehört die Fläche der Bebauungsplangebiete zu einer der am besten angebundenen Entwicklungsflächen in Berlin überhaupt. Die Lage im Stadtgebiet und die verkehrliche Erschließung sind bereits im Kapitel I.2.3 dargestellt. Über die Fernbahnen ist eine direkte Anbindung in alle Teile Deutschlands gegeben. Die S-Bahn-Achsen in Nord-Süd-Richtung und Ost-West-Richtung sichern eine optimale Einbindung in das Stadtgefüge Berlins. Durch die Überlagerung der verschiedenen S-Bahn-Linien ergibt sich ein sehr dichter Takt auf beiden Achsen. Des Weiteren verkehrt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Brandenburger Tor die U-Bahnlinie 55, die zukünftig als U 5 bis zum Alexanderplatz durchgebunden wird. Diese Verbindung befindet sich im Bau. Darüber hinaus erfolgt in naher Zukunft zusätzlich die Anbindung per Straßenbahn über die Invalidenstraße, die sich ebenfalls im Bau befindet.

Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die verschiedenen tangentialen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen. Dieses sind insbesondere die Invalidenstraße im Norden und Rahel-Hirsch-Straße/Kapelle-Ufer im Süden mit direkter Anbindung an die Straße

Alt-Moabit. Während die umliegenden Erschließungsstraßen (Friedrich-List-Ufer) bereits mit dem Hauptbahnhof weitgehend realisiert wurden, steht ein Ausbau der Invalidenstraße in östlicher Richtung noch aus. Der Ausbau hat begonnen und umfasst neben der Straßenbahn in separater Mittellage bzw. teilweise im Kfz-Verkehrsbereich auch den vierspurigen Ausbau zwischen Hauptbahnhof und S-Bahnhof Nordbahnhof.

In das Radverkehrsnetz ist der Bereich ebenfalls gut eingebunden. Östlich des Hauptbahnhofs führt eine Hauptroute in Nord-Süd-Richtung durch das Planungsgebiet. Die Einbindung des Plangebietes in das Radverkehrsnetz einschließlich der Anbindung an die Hauptroute war ein Bestandteil der Aufgabenstellung der Untersuchung.

Es sind sehr gute Voraussetzungen gegeben, einen hohen Anteil des öffentlichen Nahverkehrs bzw. der nicht motorisierten Verkehrsarten bei allen Fahrten vom und zum Plangebiet zu erreichen.

Verkehrsbelastungen im Bestand

Anhand von Verkehrszählungen 2005, 2006 und 2007 wird deutlich, dass im Vergleich zu den Belastungen von 2005 eine teilweise Umverteilung der Verkehrsmengen mit der Freigabe des Tiergartentunnels stattgefunden hat. Insbesondere Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, die 2005 noch unter weitgehender Nutzung von Moltkebrücke, verlängerter Lehrter Straße – Eckverkehr über die Invalidenstraße - Heidestraße verliefen, nutzen jetzt den Tiergartentunnel. So ist die Belastung unmittelbar vor dem Hauptbahnhof von ehemals etwa 46 000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2005 auf nunmehr 36 600 Fahrzeugen gesunken.

Ebenfalls gesunken sind die Belastungen von Willy-Brandt-Straße und Otto-von-Bismarck-Allee, deren Funktion in Ost-West-Richtung teilweise von der neu gebauten Rahel-Hirsch-Straße/ Kapelle-Ufer übernommen wurde.

Ermittlung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens

Für die Ermittlung der Aufkommenswerte wurden zwei Szenarien berechnet, ein Minimal-szenario und ein Mittelwertszenario mit noch plausiblen Annahmen für einen Innenstadtbereich. Das Minimal-szenario ergab ein Aufkommen von 950 Fahrten pro Tag in der Summe von Ziel- und Quellverkehr (475 Fahrten im Zufluss und 475 Fahrten Abfluss) in den Gebäudeblöcken in den Kerngebieten H2A/2B-H5, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db liegen und von etwa 460 Fahrten jeweils für die Kerngebiete H1 und H6, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da liegen. Das Mittelwertszenario ergab in Summe ein Aufkommen von 3 600 Fahrzeugen pro Tag (1 800 Fahrten im Zufluss und 1 800 Fahrten Abfluss) in den Blöcken im MK H2A/2B-H5 und 1750 Fahrten jeweils für die Blöcke MK H1 und MK H6.

Der Durchschnitt beider Szenarien liegt bei 2 300 Fahrzeugen pro Tag in der Summe von Quell- und Zielverkehr für die Kerngebiete H2A/2B-5 und etwa 1100 Fahrzeugen pro Tag jeweils für die Kerngebiete H1 und H6. Mit diesen Szenarien sind auch die verkehrspolitischen Vorstellungen Berlins hinsichtlich eines möglichst zu erreichenden modal-split abgedeckt. Diese werden nicht zuletzt durch die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftungszonen 34 und 35 unterstützt.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Rahmenbedingungen und des Umstandes, dass die Durchschnittsbildung nicht zwischen Minimum und Maximum, sondern zwischen Minimum und plausiblen Mittelwert erfolgte, wurde im Weiteren vorerst von einem Verkehrsaufkommen von insgesamt (Summe beider Bebauungsplangebiete) jeweils ca. 1 700 Fahrten

pro Tag jeweils im Quell- und Zielverkehr (einschließlich je 30 Fahrten im Lieferverkehr) ausgegangen.

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

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

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

Zusammenfassung und planerische Hinweise und Empfehlungen

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

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

Die Einbindung des Untersuchungsgebietes in das Radwegenetz Berlin ist vergleichsweise günstig. Zudem sind die neu realisierten Straßen im Bereich des Hauptbahnhofes überwiegend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet worden. Die Quermöglichkeiten der Invalidenstraße werden mit dem Ausbau weiter verbessert. Die Einbeziehung des Alexanderufers in den Berliner Mauerweg und die Beschilderung einer Nord-Süd-Magistrale über die Friedrich-List-Straße verbessern die gegenwärtige Situation darüber hinaus.

5.4.2 Straßenverkehrsflächen/ Straßenbegrenzungslinien

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

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

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

Im Zuge der Wiederherstellung der ehemaligen Straße, die zur Zeit der DDR im Mauer- und Grenzbereich lag, ist die zweispurige Straße bereits fertig gestellt bzw. ausgebaut und dem Verkehr übergeben worden. Straßenbegleitend sind Alleebäume gepflanzt worden. Die Straße Alexanderufer dient in Bezug auf den motorisierten Verkehr ausschließlich der Erschließung der Charité und des zukünftigen Gebäudes im MK H5 (beides außerhalb des Geltungsbereiches) sowie des Kerngebiets H6. Die Erschließung des Kerngebiets H6 ist somit gesichert.

Im Verlauf der Straße Alexanderufer befindet sich die übergeordnete Fahrradroute Berlin-Kopenhagen als beidseitig markierter Fahrradweg.

5.4.3 Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die **textliche Festsetzung Nr. 4.2** stellt klar, dass der Bebauungsplan keine Einteilung der Straßenverkehrsfläche bestimmt, auch wenn in der Planunterlage die Straßenprofile dargestellt sind.

5.4.4 Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 4.1)

Die Ermöglichung von Tiefgaragen bzw. die Zulässigkeit der Unterbaubarkeit der Kerngebiete stellt keine Verpflichtung zur Herstellung einer Tiefgarage dar. Die Unterbaubarkeit des Kerngebiets H6 stellt lediglich ein räumliches Angebot für die mögliche Unterbringung von Stellplätzen dar. Im Kerngebiet werden oberirdische Stellplätze und Garagen ausgeschlossen, da diese mit dem städtebaulichen Konzept nicht vereinbar sind. Es ist zum einen ein dicht bebauter Baublock mit Innenhöfen vorgesehen, in denen die Innenbereiche von Verkehrsimmissionen frei bleiben sollen. Oberirdische Stellplätze und Garagen würden auch der Nutzung der öffentlichen Uferpromenade und der vorgesehenen Erholungsnutzung entgegenstehen und städtebaulich nicht gewünschte bauliche Folgen nach sich ziehen.

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

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

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

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

Die festgesetzten Flächen für die Sicherung von Geh- und Radfahrrechten gemäß der **textlichen Festsetzungen Nr. 7.1 und 7.2** sind im Kontext der öffentlichen Uferpromenaden und des im FNP dargestellten Grünzuges zu sehen und abzuwägen. Sie erweitern den öffentlich nutzbaren Raum um diese Flächen auf privaten Grundstücken innerhalb des Kerngebiets und gewährleisten die Kontinuität des Promenierens. Dabei handelt es sich zunächst um die durchgängige Durchwegung von den spreeseitigen Promenaden unter der Hugo-Preuß-Brücke hindurch weiter nach Norden entlang des Humboldthafens u.a. auf der Kerngebietsflächen H6 auf einer Länge von annähernd 22 m und in einer Breite von etwa 6 m (Flächen G3). Diese ebenerdige Fläche ist auch für Fahrradfahrer nutzbar. Ein landschaftsplanerischer Entwurf, der sich gegenwärtig in der Abstimmung befindet, sieht neben dem historischen Pflasterbelag auch einen glatten Plattenbelag vor, der als „Promenadenband“ auch Radfahrern zur Verfügung steht. Zur Entwickelbarkeit aus dem FNP wird auf Kapitel I.2.5.2 verwiesen.

Davon zu unterscheiden ist u.a. die Fläche G4 innerhalb des Kerngebiets H6, die in einer Breite von mindestens 2 m mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit für eine Verbindung zwischen Kapelle-Ufer und untenliegender öffentlicher Promenadenfläche zu belasten ist. Der Niveauunterschied, der überwunden werden muss, um vom oberen Brückenniveau auf die unten gelegenen Flächen der Uferpromenaden zu gelangen, ist in der Bauausführung zu berücksichtigen. Die bauliche Ausprägung ist nur in Form einer Treppe sinnvoll, so dass die Belastung mit einem Radfahrrecht hier nicht vorgesehen ist. Es besteht somit bei einer Breite von 4,6 m der Fläche G4 ein ausreichender Spielraum für die Präzisierung der Lage der Treppe. Ihre genaue Position steht noch nicht fest, weil die konstruktive Anschlusssituation an die Brücke noch nicht abschließend geklärt ist.

Ein unverhältnismäßiger Eingriff in die Privatrechte ist mit diesem Konzept nicht verbunden, da im Falle des MK H6 ist der Erwerb der Kerngebietsflächen auf der Basis des Bebauungsplanentwurfes aus dem Jahre 2008 betrieben worden, bei dem umfangreichere Belastungen mit Gehrechten vorgesehen waren, als in der jetzigen Fassung des Bebauungsplans. Der Vorhabenträger „HumboldtHafenEins“ hat sich in § 1 des städtebaulichen Vertrages zum Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Treppenanlage, einschließlich der Verkehrsicherung verpflichtet.

5.6 Gesamtinfrastrukturplanung

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

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

5.7 Öffentliche Uferpromenaden

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

Die Flächen der öffentlichen Uferpromenaden sind im Flächennutzungsplan als Grünflächen/Grünzug in symbolischer Breite dargestellt. Eine Auseinandersetzung mit der Entwickelbarkeit aus dem FNP ist Rahmen der Begründung zum Bebauungsplan erfolgt. Der Bebauungsplan ist aus dem FNP entwickelbar. Für das Kerngebiet H6 sind jedoch folgende Aspekte im Zusammenhang mit der „öffentlichen Uferpromenade“ mit einer Wechselbeziehung zum Baufeld und seinen Nutzungen von Bedeutung:

Die Freiflächen der Hafenuferpromenade werden als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ mit der Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ festgesetzt, weil dies ihrem Charakter (ehemalige gepflasterte Ladestraßen) eher entspricht als eine Festsetzung von Grünflächen.

Auf den Flächen der Uferpromenaden findet kein motorisierter Verkehr statt, so dass die Erholungsfunktion nicht beeinträchtigt wird.

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

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

Aufgrund der verschiedenen Höhenniveaus zwischen umliegenden Straßen und den Promenadenflächen sowie auch zum Ausgleich von Höhenunterschieden zwischen einzelnen Gebäuden und den Promenadenflächen werden Teilbereiche der Promenadenflächen als Treppen oder Rampenanlagen ausgebildet werden müssen. Der Höhenunterschied zwischen der Uferpromenade und den parallel verlaufenden Straßen beträgt ein bis drei Meter. Das Straßenniveau der Hugo-Preuß-Brücke liegt mit knapp 7 m deutlich höher über der Uferpromenade. Die Uferpromenaden liegen der historischen Situation der Ufermauern entsprechend auf ca. 33,15 m Höhe über NHN (Abdeckstein der Uferwand). Die landschaftsplanerische Vorplanung sieht für die Promenadenflächen ein Höhenniveau vor, das diese Höhe im Grundsatz aufgreift. Dieses Höhenniveau legt der Bebauungsplan am wasserseitigen Rande der Promenade auf dem Abdeckstein der Uferwand mit 33.15 m ü NHN fest, um eine Grundaussage über das Höhenniveau der Promenaden in diesem Bereich zu treffen. Aus entwässerungstechnischen Gründen kann hiervon zu den Gebäuden hin geringfügig abgewichen werden.

5.8 Dachbegrünung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 25 Buchst. a BauGB]
(textliche Festsetzung Nr. 6.1)

Dachflächen sind extensiv zu begrünen, weil begrünte Dächer Lebensraum oder Teillebensraum für Flora und Fauna sind und mikroklimatisch und mesoklimatisch positive Auswirkungen haben. Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch den zusätzlichen

Aufbau verringert und einer Aufheizung der Dächer entgegengewirkt. Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet, woraus sich eine erhöhte Rückhaltungsrate des Niederschlagswassers ergibt. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil-) Lebensraum von Vögeln. Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und – bei austauschschwachen Wetterlagen – anregend auf Ausgleichsströmungen.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begrünung sind Dachaufbauten gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 2.2, technische und ähnliche Einrichtungen wie etwa die Befahrungsanlage für die Fassadenreinigung einschließlich Fahrstreifen, Wege, Terrassen und Beleuchtungsflächen. Die genannten Ausnahmen dürfen aber gemäß der **textlichen Festsetzung Nr. 6.1** nicht mehr als 50% der Dachflächen in Anspruch nehmen. Es werden damit annähernd 1.800 m² Dachfläche im Kerngebiet MK H6 begrünt.

Durch die Festsetzung von „Flachdächern“ mit einer Neigung von bis zu maximal 15° ist gewährleistet, dass die Verpflichtung zur Dachbegrünung auch realisierbar ist. Die Dachbegrünung ist als ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zu werten.

5.9 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB] (**textliche Festsetzung Nr. 5.1**)

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

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

Darüber hinaus gehende Regelungen zum Erschütterungsschutz können ggf. in Verträgen, nicht aber im Bebauungsplan getroffen werden, da sie von der konkreten Bauausführung abhängig sind. Andere Maßnahmen an den Hochbauten sind ebenfalls möglich, wenn die gleichwertige Wirkung erzielt wird. Der Nachweis obliegt dem Bauherrn und muss ggf. im Baugenehmigungsverfahren geführt werden.

5.10 Lärmschutzfestsetzung [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB] (**textliche Festsetzung Nr. 5.3**)

Eine schalltechnische Untersuchung wurde mit Berichtsdatum vom 13.12.2007 für den Geltungsbereich des damaligen, noch nicht geteilten Bebauungsplans II-201d vorgelegt, bei dem u.a. noch die Verkehrsprognose 2015 zugrunde gelegen hatte. Mit Datum vom 20.04.2012 wurde ein neuer schalltechnischer Bericht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da vorgelegt, der für einzelne Teilbereiche die Verkehrsprognose 2025 be-

rücksichtigt hat (diese führt zu niedrigeren Lärmbelastungen des Straßenzuges entlang des Kapelle-Ufers) und der insbesondere aufgrund der weitgehenden Änderung der Baukörperausprägung gegenüber dem damaligen Bebauungsplanentwurf für das MK H6 dem städtebaulichen Konzept von KSP Architekten folgt. Die nunmehr zur Festsetzung vorgesehene Baukörperausprägung im MK H6 sieht keine abgeschlossenen Innenhöfe, sondern – entsprechend der Mäanderform – drei tiefe Einschnitte ins Gebäude vor.

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

In der Abwägung ist deshalb auf die einst vorgesehene allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen oberhalb des zweiten Vollgeschosses im MK H6 verzichtet worden. Wohnungen sind aber gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO im Kerngebiet ausnahmsweise zulässig. Sollte von dieser Ausnahme Gebrauch gemacht werden, ist die Realisierung von Lärmschutzgrundrissen zwingend erforderlich.

Die im Gutachten formulierte Empfehlung für eine Festsetzung von Lärmschutzgrundrissen ist in die **textliche Festsetzung Nr. 5.3** eingeflossen. Sie geht über die durch den Bauherrn auf der Grundlage der als technische Baubestimmung zur BauOBln eingeführten DIN 4109 zu berücksichtigende Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz hinaus, die den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hier nicht genügen. Die Berücksichtigung der Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz ist im Baugenehmigungsverfahren (da es sich um Sonderbauten handelt) gewährleistet.

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

Allerdings sind die Beurteilungspegel so hoch, dass alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (auch in den Innenhofbereichen) mit schallgedämmten Dauerlüftungseinrichtungen ausgestattet werden müssen. Dies ist in der textlichen Festsetzung 5.3 ebenfalls berücksichtigt worden. Der Begriff „schutzbedürftige Aufenthaltsräume“ ist in der DIN 4109 definiert.

Echte Innenhöfe gibt es nur im untersten Nichtvollgeschoss und im ersten Vollgeschoss. Obwohl es hier die ruhigsten Fassadenabschnitte gibt, sind hier Wohnungen aus städtebaulichen Gründen nicht allgemein zulässig (Konflikt mit der umgebenden öffentlicher Nutzung und der privaten publikumswirksamen Nutzung wie Gastronomie sowie aufgrund der schlechteren Belichtungssituation).

5.14 Außerkräfttreten bisheriger Vorschriften (textliche Festsetzung Nr. 10)

Durch **die textliche Festsetzung Nr. 10** werden alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplanes außer Kraft gesetzt.

6 Nachrichtliche Übernahmen

Im östlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich die auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.09.1995 – sowie der im Nachgang erfolgten Plangenehmungen und Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses – realisierten Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (der Fern- und Regionalbahn einschließlich des planfestgestellten Rettungsplatzes und Lüftungs- und Entrauchungsschachtes sowie der U-Bahn einschließlich des U-Bahnzuganges). Diese planfestgestellten Anlagen wurden in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich planfestgestellte Wasserflächen des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, die in der Planzeichnung als Wasserflächen dargestellt sind. Der mittlere Wasserstand der Spree (und des Humboldthafens) in diesem Bereich liegt gut zwei Meter tiefer (30,8 m über NN) als das Niveau der Uferpromenaden und der Oberkanten der Ufermauern. Die in der Planzeichnung übernommene blaue Darstellung entspricht folglich nicht der Wasserlinie, sondern beinhaltet auch die vorhandenen Uferwände.

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

7 Hinweise

Im **Hinweis Nr. 1** wird darauf verwiesen, dass die Realisierung der mit diesem Bebauungsplan planungsrechtlich zulässigen Gebäude oberhalb, unterhalb oder angrenzend an planfestgestellte und noch zu realisierende Verkehrsanlagen z. T. erheblichen konstruktiven Aufwand und Abstimmungen bzw. vertragliche Regelungen voraussetzt. Die Funktionsfähigkeit und die Zugänglichkeit planfestgestellter Anlagen wie z. B. Treppenanlagen und Zugänge dürfen durch eine Über- oder Unterbauung nicht beeinträchtigt werden. Zudem wird auf die Regelungen des Berliner Nachbarrechtsgesetzes hingewiesen.

Im **Hinweis Nr. 2** wird darauf verwiesen, dass bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DBAG und der BVG errichtet werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem Betreiber der Bahnanlagen abzustimmen ist.

III Auswirkungen des Bebauungsplanes

1 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

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

2 Auswirkungen auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern

Hinsichtlich der unterschiedlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Frauen und Männer ist nicht zu erwarten, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse, Lebenslagen und Interessen beider Geschlechter durch die Realisierung des Vorhabens zu einer Benachteiligung des einen oder anderen Geschlechts führen oder bestehende Benachteiligungen verfestigen. Um die unterschiedlichen Erwartungen, die Frauen und Männer an das neu entstehende Quartier stellen, zu ermitteln, wird außerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritte ein gesondertes Beteiligungsverfahren unter der Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt durchgeführt.

3 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

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

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

3.1.1 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“

Die nördlich außerhalb dieses Bebauungsplanbereichs liegenden Flächen des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit – betrachtet werden die Bereiche innerhalb der inneren Gefängnismauer – sind als „Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis“ hergestellt worden. Die realisierten Maßnahmen haben deutlich zur Verbesserung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes beigetragen. Das wesentliche Ersatzpotential liegt jedoch in den mit den öffentlichen Parkanlagen neu geschaffenen Erholungsflächen. Durch die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahmen konnte aus damaliger Sicht der Gesamteingriff des ursprünglichen (ungeteilten) Bebauungsplans II-201, von dem der Bebauungsplan II-201da einen Teilbereich darstellt, zu großen Teilen kompensiert werden. Ein Ausgleichserfordernis i.S. des § 1a Abs. 3 BauGB ist für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da wegen des fehlenden Eingriffs nicht begründbar, so dass diese Maßnahme als ausgleichende Maßnahme gem. § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO gewertet wird. Die Ersatzmaßnahmen wurden durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert, auch wenn die Parkanlage außerhalb der Entwicklungsmaßnahme liegt.

IV Verfahren

1 Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans II-200 (1992)

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen fasste am 31. Oktober 1992 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-200 (Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin am 13. November 1992, Seite 3377 auf der Grundlage des § 8 Abs. 3 Buchstabe c AZG) aus dem nach der Teilung der Bebauungsplan II-201a hervorging. Die Zuständigkeit der Senatsverwaltung begründet sich damals aus § 4b Abs. 1 AGBauGB, dem heutigen § 8 AGBauGB. Mit Beschluss vom 21. März 1995, ergänzt durch Senatsbeschlüsse vom 15. April 1997 und 6. Januar 1998 wurde der Geltungsbereich in das Gebiet außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung im Sinne des § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) einbezogen.

2 Beschluss über die Teilung der räumlichen Geltungsbereiche der Bebauungspläne II-200, II-201, I-200 (1993)

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat am 01. Oktober 1993 beschlossen, die Geltungsbereiche der Bebauungspläne I-200 und II-200 zu teilen und hinsichtlich der Geltungsbereiche zu korrigieren. Der Beschluss ist im Amtsblatt für Berlin, Nr. 54 am 12.11.1993, ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit der Durchführung des Beschlusses wurde das Referat III H der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen – heute: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - II B – beauftragt.

3 Verlauf und Ergebnis der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung II-201 (1995)

Die öffentliche Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und Erörterung mit den Bürgern (Bürgerbeteiligung) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 16. Januar 1995 bis 12. Februar 1995 statt.

Zu diesem Zeitpunkt war der nördliche und östliche Bereich um den Humboldthafen zwar noch nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 einbezogen, doch wurde im Rahmen der Ausstellung und des Informationsmaterials die gesamte Hafenumbauung der Öffentlichkeit vorgestellt und war somit Gegenstand der Unterrichtung und Erörterung.

Die wichtigsten Einwendungen gegen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes II-201 – nunmehr bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201d – umfassten folgende Themenbereiche:

Verkehr:

Eine Vielzahl der Bedenken richtete sich gegen die Inhalte des Planfeststellungsverfahrens der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich, welche im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und hinweislich als Planungsvorgabe beachtet werden. Diese Inhalte unterliegen jedoch nicht der Abwägung in diesem Verfahren.

Bezüglich des in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung dargestellten ÖPNV- und MIV-Verkehrs-/ Erschließungskonzeptes wurden Bedenken angemeldet, da dieses unzulänglich und nicht optimiert sei und den Ausbau des ÖPNV vernachlässige.

Stadtentwicklung:

Das Projekt Lehrter Bahnhof und das dazugehörige Quartier wurden als nicht stadtverträglich eingeschätzt. Das Wettbewerbsergebnis „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ wurde infrage gestellt.

Eine Erweiterung des Geltungsbereiches nach Osten wurde gefordert, um die gesamte Quartiersplanung zusammenhängend sichern zu können.

Städtebau:

Am Entwurf Prof. Ungers wurde insbesondere die Umbauung des Humboldthafens, vor allem aufgrund der befürchteten Zerstörung des Charakters des Ortes und der vorhandenen Sichtbeziehungen, aber auch hinsichtlich der Belange des Denkmalschutzes kritisiert.

Ökologie:

Die Bebauung des Planungsgebietes, insbesondere die Umbauung des Humboldthafens, wurde hinsichtlich der Sperrwirkung für den Klimaaustausch kritisiert, da das Bebauungsplangebiet heute Teil einer die Stadt klimatisch entlastenden Zone und vor allem als Übergangsbereich für den Luftaustausch aus dem Großen Tiergarten nach Norden von Bedeutung ist. Im Bereich des Humboldthafens kann die Kaltluft relativ ungehindert nach Norden strömen.

Abwägung

Das in der Abwägung erzielte Ergebnis ist bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt worden, führte aber zu keiner grundsätzlichen Änderungen der Planung.

4 Vorlage des Bebauungsplans II-201 zur Kenntnisnahme im Abgeordnetenhaus

Der Bebauungsplan mit dem Bearbeitungsstand - Ergebnis der Bürgerbeteiligung - wurde vom Abgeordnetenhaus am 08.05.1995 zur Kenntnis genommen.

5 Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes II-201 (1995)

Da die Rechtsgrundlage bezüglich der Zuständigkeit für die Durchführung der Bebauungspläne des Entwicklungsbereiches erst durch die Neufassung des AGBauGB vom 19. Juli 1994 geschaffen wurde, fasste die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen am 21. März 1995 den Beschluss, diese Verfahren gemäß § 4c Abs.1 Nr.1 AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung festzustellen. Am 8. September 1995 beschloss die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen die o.g. Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201 bei gleichzeitiger Erweiterung des Geltungsbereiches um den Bereich des Humboldthafens einschließlich Alexanderufers und um Flächen nördlich der Invalidenstraße. In einem weiteren Beschluss vom 14. Januar 1997 wurden die Grenzen als Bereiche gemäß § 4c Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB dem erweiterten Geltungsbereich angepasst, ohne jedoch den Bereich des sogenannten Zellengefängnisses (Bebauungsplan II-139) zu integrieren. Dies erfolgte in einem separaten Beschluss zur Festlegung der zukünftigen Grenzen gemäß § 4c AGBauGB am 2. September 1997. Daher begründet sich die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, der heutigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

6 Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 (1996)

Die Beteiligung von Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, fand in der Zeit vom 17. Juli bis 31. August 1996 statt.

Bezogen auf den Bebauungsplan II-201d (aus dem nach der Teilung der Bebauungsplan II-201da hervorging) betrafen die Stellungnahmen folgende Komplexe:

6.1 Verkehr

Stellungnahme: Es würde ein zu großes Verkehrsaufkommen durch Bahnhof und Neubauten (Wirtschafts-, Versorgungs-, Besucher- und Anliegerverkehr) befürchtet. Daher sei die verkehrliche Tragfähigkeit und Gestaltung der Straßenräume nachzuweisen und abzustimmen. Es bestünden Bedenken gegen einen Modal Split von 80:20, da das Planungsziel, die Funktionsfähigkeit des Bahnhofs als zentralen Verkehrsknoten sicherzustellen, es grundsätzlich erfordere, das Hauptstraßennetz im Bahnhofsumfeld auf die optimale Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln auszurichten.

Abwägung: Die Nachweise sind durch Fachgutachten und die Beauftragung eines Gestaltungskonzeptes für die Straßenräume erbracht, die mit den Fachbehörden für die Straßentwurfplanung abgestimmt wurden. Dabei wird für den Ziel- und Quellverkehr von maximal 10-20 % der Personenfahrten mit dem Pkw ausgegangen, um im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes – hier Invalidenstraße/ B-96-Tunnel – die zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen in Grenzen zu halten. Die verkehrspolitische Zielstellung sieht einen künftigen Modal Split (ÖPNV:MIV) von 80:20 vor.

6.2 Umweltbelange

Klima:

Stellungnahme: Das Bezirksamt Mitte, das Bezirksamt Tiergarten und SenStadtUmTech befürchten negative klimatische Auswirkungen durch die den Hafen umschließende Bebauung (Humboldtkolonnade). Der Luftaustausch zwischen Tiergarten und dem nördlich angrenzenden Bereich Heidestraße und Schifffahrtskanal werde unterbrochen; unter den Arkaden entstünden Zug und Turbulenzen.

Abwägung: Die Klimawirkung wurde untersucht und mit dem Wettbewerbsergebnis einer großzügigen Kolonnade um den Humboldthafen abgewogen. Dabei werden die erkennbaren negativen Auswirkungen durch Öffnungen im Norden, Süden und Nordosten des Hafens gemindert (Gutachten Prof. Horbert). Düseneffekte in den Arkaden können nicht ausgeschlossen werden. Bei den vorgesehenen Öffnungsbreiten sind sie aber nur bei Starkwindwetterlagen problematisch.

6.3 Landschaftsplanung/ Grünfestsetzung

Stellungnahme: Die Bezirksämter Mitte und Tiergarten sowie SenStadtUmTech halten die im Flächennutzungsplan dargestellten Grünverbindungen in der aktuellen Planung am Humboldthafen für nicht ausreichend. Dabei wird dargelegt, dass ein vegetationsarmer Stadtplatzcharakter einen zu geringen ökologischen Nutzen bringe, dass die dargestellte Breite von 1-3 m nicht ausreiche und dass die schattigen und windanfälligen Arkaden eine sonnige Uferpromenade nicht ersetzen könnten.

Abwägung: Eine der Erholung dienende Verbindung ist durchaus unter Einbeziehung der großzügigen, 12 m breiten Arkaden möglich. Diese säumen die Uferbefestigung lediglich in zwei Abschnitten direkt am Hafenbecken. Die Gestaltung als befestigte Promenade am Schifffahrtskanal leitet sich aus der Entstehungsgeschichte als Ladestraßen ab, die wie die Uferbefestigung unter Denkmalschutz stehen.

6.4 Nutzungsverteilung/Wohnnutzung

Stellungnahmen: Verschiedene Träger äußern Bedenken gegen die Festlegung von Wohnnutzung im Bereich des Humboldthafens, da es aufgrund der Lärmbelästigung durch die umliegenden Straßen und die querenden Bahnanlagen kaum lärmabgewandte Seiten für die Anlage von ruhigen Räumen geben werde. Auf den Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG wird hingewiesen. SenStadtUmTech hält eine Wohnnutzung dort für möglich, wo das Luftschalldämmmaß für Aufenthaltsräume in Wohnungen mit 35 dB angegeben ist.

Abwägung: Die vorgebrachten Bedenken zu der geplanten Wohnnutzung am Humboldthafen und die Hinweise auf § 50 BImSchG sind zutreffend und machen eine Überarbeitung des Wohnflächenkonzeptes erforderlich.

Bei der Überarbeitung des Wohnflächenkonzeptes wird nunmehr davon ausgegangen, dass die Festsetzung von Wohnungen am Humboldthafen unter den gegenwärtigen Bedingungen in fast allen Bereichen problematisch wäre. Die abschließende Modifizierung des Wohnflächenkonzeptes wird im weiteren Bebauungsplanverfahren erfolgen.

Stellungnahme: SenStadtUmTech fordert, dass der Wohnanteil von 30 % auf alle Bereiche verteilt wird, um einen anteilig zeitgleichen Bau von Wohnungen zu sichern und eine bessere Nutzungsmischung zu erreichen.

Abwägung: Die Verteilung der Nutzungsmischung folgt dem preisgekrönten Entwurf, der auf dem Gedanken beruht, an diesem einzigartigen neugestalteten Ort mit einem besonderen Flair, Wohnnutzung in zentraler Lage und am Wasser zu ermöglichen. Aufgrund der für Wohnnutzung teilweise schwierigen Rahmenbedingungen kann jedoch an dem Planungsziel eines 30 %igen Wohnflächenanteiles nicht mehr festgehalten werden. Es soll aber ein deutlicher, möglichst hoher Wohnanteil im Planungsgebiet gesichert werden.

6.5 Städtebau

Stellungnahme: Das Bezirksamt Mitte sieht die Humboldtkolonnade im Widerspruch zur Erhaltung und Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes und zum denkmalgeschützten Humboldthafen.

Abwägung: Der heutige stadträumliche Zusammenhang wird durch die Neuplanung eines Bahnhofs und eines umgebenden Stadtquartiers nachhaltig verändert und neu formuliert. Die bisher für die brachliegenden Flächen charakteristischen weiträumigen Blickwinkel über den Hafen zur Charité und vom Spreebogen zum Hamburger Bahnhof werden eingeschränkt und dadurch der Charakter des Humboldthafens wesentlich verändert; die Ufermauern selbst bleiben erhalten.

Durch die meist über vier Geschosse reichenden Kolonnaden und die großzügigen Öffnungen im Norden und an den Wasserläufen wird eine Einbeziehung des Hafenbeckens in das neue Stadtquartier erreicht. Neue, präzise gefasste Perspektiven werden entstehen. Alle Elemente des Wettbewerbsergebnisses bilden zusammen ein neues, qualitativ gestaltetes Quartier, in dem die Humboldtkolonnade für die bauliche Fassung der Straßen- und Platzräume wichtig ist und selbst ein wesentliches und neues Element in der Stadt darstellt.

Über das Ergebnis der TöB wurde der Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 11. Februar 1998 informiert. In dieser Sitzung empfahl der Bauausschuss die Aufteilung des Geltungsbereiches.

7 Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereiches gemäß § 4c AGBauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB)

Die Zuständigkeit für die Bauleitplanung im Planungsgebiet II-201d wurde durch den Senatsbeschluss vom 14. Januar 1997 für das Alexanderufer ausgedehnt.

8 Aufteilung des Geltungsbereiches II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139 (1998)

Am 24. August 1998 fasste die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr den Beschluss:

-
- I. den Bebauungsplanes II-201 um das Gelände zwischen der Lehrter Straße, der Seydlitzstraße, der nördlichen Grenzen des Grundstücks Lehrter Straße 5 B-D/Invalidenstraße 54, 55, dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und der Invalidenstraße (Geltungsbereich des Bebauungsplans II-139) sowie Flächen der Straßenverbreiterung der Invalidenstraße und einer Teilfläche des Hamburg-Lehrter Güterbahnhofs zu erweitern,
 - II. den erweiterten Bebauungsplan II-201 in vier Bebauungspläne zu teilen, darunter:
 4. Bebauungsplan II-201d (Humboldthafen)
für eine Teilfläche der Grundstücke Friedrich-List-Ufer 6, Grundbuch von Moabit, Grdb. Blatt 10268 und des Friedrich-List-Ufers, für den Humboldthafen sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und des Alexanderufers.
 - III. das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-139 (Moabiter Zellengefängnis) für das Gelände zwischen der Lehrter Straße, der Seydlitzstraße, der nördlichen Grenze des Grundstücks Lehrter Straße 5B-D/Invalidenstraße 54, 55, dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und der Invalidenstraße im Bezirk Tiergarten einzustellen. Der Beschluss vom 27.09.1988 zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde damit aufgehoben.

9 Amtsblattveröffentlichung

Der Beschluss über die Änderung der Beschlüsse über die Aufstellung von Bebauungsplänen wurde am 04. September 1998 im Amtsblatt für Berlin Nr. 45, S. 3301 veröffentlicht.

10 Umstellung der Rechtsgrundlage

Nach Teilung des Bebauungsplans II-201 im Jahre 1998 ist auch der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201d festgelegt worden, der bis auf marginale Änderungen dem Geltungsbereich des nunmehr vorgestellten Planentwurfs für den Bebauungsplan II-201d entspricht. Die angrenzenden Bebauungspläne II-201a und II-201b sind im Juli 2006 bzw. im Juni 2006 und der Bebauungsplan II-201c im Oktober 2010 festgesetzt worden.

Da das Bebauungsplanverfahren II-201d nicht bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen werden konnte, wird es nach § 244 Abs. 1 BauGB nach den geänderten Vorschriften zu Ende geführt, d.h. nach dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 .

Damit sind die Regelungen zu beachten, die durch das Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) in das Baugesetzbuch eingefügt wurden, insbesondere die Einarbeitung einer Umweltprüfung in jedes Bauleitplanverfahren.

Dies bedeutet, dass nachträglich ein Umweltbericht zu erstellen ist und die Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 zu wiederholen waren. Der Umweltbericht ist Bestandteil dieser Begründung und wird im weiteren Verfahren fortzuschreiben und zu präzisieren sein.

11 Grundlegende Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes

Die Grundzüge der Planung aus dem Jahre 1996, die zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgelegt wurde, sind beibehalten worden, das heißt, dass an der Grundkonzeption einer Umbauung des Hafenbeckens festgehalten worden ist. Es gibt jedoch durch die Überarbeitung des von Prof. Ungers 1994 entworfenen städtebaulichen Konzeptes durch das

2006 von Prof. Winkens – in Abstimmung mit Prof. Ungers – entwickelte Konzepte zahlreiche Änderungen. So ist die einhüftige umlaufende Bebauung zugunsten einzelner Baublöcke aufgelöst worden. Die Gebäudekonstellation hat in der Umkehrung Auswirkungen auf die verbleibenden Promenadenflächen. Auf die einst vorgesehene Aufständigung der Gebäude über vier Geschosse ist zugunsten weniger Luftgeschosse und Durchgänge und des umlaufenden Arkadenmotivs verzichtet worden. Die Wohnnutzung ist nunmehr in zwei Gebäudeblöcken im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db konzentriert und nicht mehr rund um den Hafen vorgesehen.

Auch besteht die einst zur Erhaltung vorgesehene ehemalige historische Lagerhalle nicht mehr.

12 Durchführung und Ergebnis der frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan II-201d wurde in der Zeit vom 19. März 2007 bis einschließlich 19. April 2007 durchgeführt.

Im Nachgang zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit hat eine erneute Überprüfung der städtebaulichen Konzeption im Rahmen eines Gutachterverfahrens durch vier eingeladene Architekturbüros stattgefunden. Im Ergebnis ist die städtebauliche Konzeption, die auf der Grundidee zur Umbauung des Hafens, die von Prof. O.M. Ungers im Wettbewerb 1994 entwickelt und von Prof. Winkens 2006 in Abstimmung mit Prof. O.M. Ungers weiterentwickelt worden war, bestätigt worden. Es sind aber einzelne Aussagen aus dem Konzept von Léon, Wohlhage, Wernicke in die weitere Bearbeitung des Gesamtkonzeptes eingeflossen. Die folgende Abwägung bezieht das Ergebnis des Gutachterverfahrens mit ein.

12.1 Allgemein/Gebietscharakter

Stellungnahme:

Das überarbeitete städtebauliche Konzept wird begrüßt. Es verspreche, mit seinen aufgelockerten Blockstrukturen und seiner geometrischen Prägnanz ein interessantes städtebauliches Gefüge zu werden.

Die grundsätzliche Geometrie der Gebäuderiegel sei gut. Die Umschließung des Hafenbeckens mit Blöcken und Arkadengängen könne sehr reizvoll werden.

Abwägung:

Die Äußerungen unterstützen die Planungsziele.

Stellungnahme:

Verständlich sei, dass diese hervorragende innerstädtische Lage bebaut werden soll. Es sei jedoch abzuwägen, welches Ausmaß die Bebauung haben soll.

Abwägung:

Das Ausmaß der Bebauung ist anhand einer Studie sieben Europäischer Stadthafenanlagen und zusätzlicher Massenmodellstudien eingehend untersucht worden. Die Ergebnisse der Studie sind in das zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegte städtebauliche Konzept eingeflossen.

Stellungnahme:

Der Verweis auf Lenné sei fachlich ungerechtfertigt. Die geplante grünfreie Steinwüste könne sich nicht in seiner Tradition sehen. Leider werde in diesem Fall ein Lenné-Plan höchst unangemessen zur Grundlage erklärt – es habe diesen Hafen nicht gegeben und die Flächen jenseits des Spreebogens öffneten sich auf dem Plan großzügig zum Bogen. Sie seien begrünt und nicht eingeeengt. Eine Planung auf Grundlage der vorliegenden Pläne von

1928/1930 mit geöffneten Randbereichen des Humboldthafens sei hier aufgrund von stadtklimatischen Belangen wie auch aus Gründen des Landschaftsbildes angemessener.

Abwägung:

Die Idee der Hafenumbauung basiert auf der Neudefinition eines ehemals gewerblich genutzten Hafengebietes, das dem Umschlag von Gütern aller Art wie Baumaterialien und Rohstoffen etc. diente. Diese Nutzungen werden seit Jahrzehnten nicht mehr am Humboldthafen ausgeübt und sind z.B. an den Westhafen oder außerhalb des Stadtgebietes verlagert worden, bzw. werden nicht mehr auf dem Wasserweg abgewickelt. Das Gebiet um den Humboldthafen hat hingegen im Kontext der neu geschaffenen Stadtstruktur u.a. durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Regierungsviertel und zum neuen Hauptbahnhof einen grundlegenden Bedeutungswandel erfahren und soll nunmehr entsprechend der Tradition Berliner Platzräume (bedeutendste Beispiele sind Pariser Platz, Leipziger Platz und Belle-Alliance-Platz – heute Mehringplatz) zu einem „Wasserplatz“ entwickelt werden. Damit soll ein neuer, Identität stiftender Ort innerhalb des städtischen Quartiers etabliert werden. Hierbei orientiert sich das Nutzungskonzept an den heute ausgeübten Arbeitsfeldern und Erholungsangeboten.

Die Kritik an einem Verweis auf Lenné ist insofern berechtigt, als nicht der landschaftsplanerische Ansatz Lennés gemeint war, sondern lediglich der Bezug auf die von Lenné geplante Axialität durch den Spreebogen und den Humboldthafen in Nord-Südrichtung. Dies wird bei der Formulierung der Begründung zum Bebauungsplan zu beachten sein. Planungen aus den Jahren 1928/1930 zur Grundlage zu machen war allerdings nie beabsichtigt.

Stellungnahme:

Städtebaulich sei die Rundumbebauung des Hafens eine Katastrophe. Damit der Hafen als Hafen erlebbar werde, solle er nicht von allen Seiten so eingeschlossen werden.

Auch der überarbeitete Entwurf habe trotz Gebäudeöffnungen durch die näher an das Wasser herangerückten Gebäude eher einen kasernenhofartigen und den Humboldthafen umklammernden Charakter.

Abwägung:

Zentraler Entwurfsgedanke des vorgestellten Konzeptes ist gerade die Auflösung einer monolithischen, durchgängigen Umbauung in Einzelbaublöcke, die jeweils Spielraum für eine individuelle Gestaltung lassen. Die beiden im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da gelegenen Baufelder grenzen nicht direkt an das Wasser an, da ihnen gestaltete Promenaden-/Freiflächen zum Wasser hin vorgelagert sind, so dass die Beurteilung „kasernenhofartig“ und „umklammernd“ nicht nachvollzogen werden kann.

12.2 Vernetzung mit dem Umfeld/Blick- und Sichtbeziehungen

Stellungnahme:

Grundsätzlich bietet die Idee einer Umbauung des Humboldthafens Potentiale für eine Aufwertung dieses Stadtraumes und die "Heranführung" der Stadt an das Wasser. Jedoch entstehe in dem gegenwärtig vorgelegten Konzept der Eindruck, dass die vollständige Umbauung des Humboldthafens diesen räumlich und mental von der "übrigen" Stadt abtrenne. Die Stadträume, die sich direkt hinter der neuen Randbebauung befinden, drohen so etwas ins Abseits zu gelangen – ein Bezug zwischen diesen Bereichen und dem Humboldthafen sei dann nicht (mehr) gegeben.

Abwägung:

Der Entwurf baut auf einer inneren Beziehung der Bebauung zum Hafen und einer äußeren Beziehung zu den im Wesentlichen vier unterschiedlichen Nachbarquartieren (Regierungsviertel, zukünftiges Quartier um den Hauptbahnhof, nördliche Invalidenstraße und Charité) auf.

Die Auseinandersetzung von „Innen und Außen“ findet durch Einschnitte in den Gebäuden im MK H1 und im MK H6 und Torsituationen (Luftgeschosse) und Arkadierungen statt. Dies

ist sowohl in Ost-Westrichtung als auch in Nord-Südrichtung geplant und wird durch konkrete Festsetzungen der Baukörper und Arkaden verbindlich gesichert.

Die Bebauung am Alexanderufer wird zukünftig in einen städtischen Kontext eingebunden sein, wenn auch die Flächen östlich dieser Straßen bebaut sein werden und die jetzt vorhandenen Zwischennutzungen (u.a. Parkplatz) aufgehoben sein werden.

Durch die Wiederherstellung des Alexanderufers mit seinem Promenadenbereich wurde erstmalig in der Nachkriegszeit eine auch städtebaulich anspruchsvolle Erschließungssituation und damit eine Verzahnung mit dem Umfeld geschaffen. Die Stellungnahme führt zu keiner Änderung der Planung.

Stellungnahme:

Durch die Rundumbauung des Hafens werde das „Große Fenster“ des Spreebogenparks völlig sinnlos. Dies sei auch angesichts der Kosten für die Metallmauern und Geländeaufschüttungen nicht hinnehmbar. Die Sichtbeziehung zum Hamburger Bahnhof sollte erfahrbar bleiben. Sie sei durch den Bau der Uferstraße zwar schon beeinträchtigt, würde durch die Baublöcke aber noch weiter gestört.

Vom neu gestalteten Spreebogenpark aus werde der Blick auf den Humboldthafen durch die vorliegende Planung verbaut werden. Daran änderten auch Aufständereien oder Arkaden nichts.

Abwägung:

Das „Große Fenster“ wird durch die Nichtüberbauung des Hafenhalses und der damit verbundenen Wirkung einer torartigen Öffnung der Bebauung an der Hugo-Preuß-Brücke betont. Die vorhandenen Brücken, insbesondere die Hugo-Preuß-Brücke mindern die freie Sicht durch den Humboldthafen in Richtung Hamburger Bahnhof bereits beträchtlich. Vom Spreebogenpark sind die Blickbeziehungen zum Hamburger Bahnhof auf den dort gegebenen verschiedenen Niveaus (Wassernähe, oberer oder unterer Weg) sehr unterschiedlich.

Stellungnahme:

Die geplante Bebauung am Humboldthafen zerstöre das Panorama am Hauptbahnhof und die Sichtbeziehungen auf die denkmalgeschützte Bebauung der Charité, des Hamburger Bahnhofs und des Sozialgerichts.

In einer Stadt wie Berlin, in der so viel historische Bebauung dem Krieg und der Stadtplanung zum Opfer gefallen sei, solle man diese einmalige Qualität des Ortes erhalten.

Der gesamte Bereich solle nicht als Solitär begriffen werden, sondern sich in die Umgebungsbebauung einfügen, insbesondere die Blickbeziehungen zum Hauptbahnhof und zur Charité aufgreifen. Das vorliegende Konzept stehe nur für sich selbst und sei vollkommen autark.

Abwägung:

Der historische Ort des gesamten, hier aber speziell betrachteten nördlichen Spreebogenareals mit seinen historischen Nutzungen ist ohnehin nicht mehr vorhanden. Der Umgebungsschutz der Denkmale verlangt keineswegs die Freistellung von denkmalgeschützten Gebäuden. Für die Blickbeziehungen auf die Charité, den Hamburger Bahnhof und das Sozialgericht spielen die zukünftigen Gebäude im MK H1 und im MK H6 kaum eine Rolle.

Stellungnahme:

Die am Friedrich-List-Ufer und am Alexanderufer vorgesehenen Durchbrüche könnten an der Isolierung und Abschottung des Gebietes nichts ändern. Sie wirkten eher zugig und würden vsl. nicht zum Verweilen einladen.

Abwägung:

Die Befürchtung, dass in den viergeschossigen Luftgeschossen zugige Bereiche entstehen, die nicht zum Verweilen einladen, aber gleichzeitig nichts an der Isolierung und Abschottung des Gebietes ändern, wird nicht geteilt. Im Hinblick auf die geschaffenen Sichtbeziehungen und die Erreichbarkeit der Uferpromenaden kommt den Durchbrüchen vielmehr eine wichtige optische und funktionale Bedeutung zu, die eine Abschottung verhindert. Durch das Geh-

recht für die Allgemeinheit ist die Verknüpfung mit dem Umfeld real für jedermann erlebbar. Die Frage, welche Aufenthaltsqualität diese Bereiche entfalten, ist nachrangig, da Aufenthaltsmöglichkeiten eher in den parallel zum Ufer verlaufenden Arkaden entstehen sollen. Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Planung.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan maximiere die Nutzfläche auf Kosten einer großzügigeren attraktiveren Gestaltung. Insbesondere nähmen die Planungen zu viel vom Erlebniswert Hafenanlage weg. Die Wirkung werde auch durch die vorgesehenen Arkaden und Luftgeschosse nicht wesentlich verringert

Abwägung:

Die Absicht besteht darin, den Erlebniswert der Hafenanlage durch die neue Bebauung mit ihrer dichten Nutzungsstruktur zu stärken bzw. erstmalig herzustellen. Bislang waren die Hafenanlagen nicht für die Allgemeinheit zugänglich. Neben den Arkaden und Luftgeschossen entstehen ebenfalls zum ersten Mal in der Geschichte des Hafens allgemein zugängliche Promenadenbereiche, so dass kein Erlebniswert weggenommen wird, sondern gerade neu entsteht. Die Anregung führt zu keiner Änderung der Planung.

Stellungnahme:

Die Entwurfskriterien des Büros Unger ließen sich nicht besonders gut aus den aufgeführten Beispielen ableiten. Die 14 Bilder ließen nicht erkennen, ob wirklich eine Analyse erfolgte oder ob ein Entwurf einfach bebildert wurde. Welche Wirkung gestärkt wird, wenn die Baukörper näher ans Wasser rücken, werde nicht erklärt. Es sei eher damit zu rechnen, dass dadurch die Aufenthaltsqualität gesenkt werde. Ebenfalls werde nicht erklärt, warum die GFZ gegenüber den Vorplanungen gesteigert werde.

Abwägung:

Die Analyse wurde umfangreich durchgeführt. Die Unterlagen konnten im Hause der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bedarf eingesehen werden.

Die Erlebbarkeit des Wassers wird durch die Nähe zu ihm gesteigert. Im ursprünglichen Konzept von Prof. Ungers wäre die zur Wasserseite hin orientierte Gebäudeseite der Bebauung vom Wasser deutlich entfernter verlaufen und darin befindliche oder zugehörige Nutzungen entsprechend weit vom Wasser weg.

Die Erhöhung der GFZ geht auf das Ziel zurück, Einzelblöcke zu entwickeln, die eine in sich tragfähige Struktur aufweisen und unabhängig voneinander vermarktet werden können. Ein Handlungsbedarf für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich nicht aus der Stellungnahme.

12.3 Gebäudehöhen/Geschossfläche

Stellungnahme:

Der Bebauungsplanentwurf enthalte noch keine Angaben zu Gebäudehöhen. Es wird ange-regt, die Bebauung an der östlichen Platzkante des Washingtonplatzes in ihrer Höhenent-wicklung an die Gebäudehöhen des Lehrter Stadtquartiers (H = 30 m) anzupassen, damit ein als Ensemble wirkendes Stadtbild entstehen könne.

Abwägung:

Die Höhenfestsetzungen erfolgten bislang durch Festsetzung von – in der Regel VII – Vollge-schossen. Die vorgeschlagene Erhöhung der um den Hafen angeordneten Gebäude auf 30 m würde die Proportion der Höhenentwicklung nahezu der gesamten Hafenumbauung negativ beeinflussen, weil das Verhältnis von Gebäudetiefe zu Gebäudehöhe nicht mehr ausgewogen wäre, so dass der Anregung nicht gefolgt wird.

Die Idee des Ensembles im südlichen Abschnitt um den Hauptbahnhof beinhaltet die vier Elemente Washingtonplatz, Lehrter Stadtquartier, Hauptbahnhof, Humboldthafenumbauung, die sich auch hinsichtlich der jeweiligen Höhenentwicklung der Gebäude voneinander deut-lich unterscheiden sollen, um den jeweiligen Charakter zu unterstreichen.

Um ein stimmiges homogenes Stadtbild um den Humboldthafen zu erreichen, werden im Bebauungsplan neben der Anzahl der Vollgeschosse auch die zulässigen Oberkanten festgesetzt werden. Gegenüber dem Stand der städtebaulichen Konzeption, die der Öffentlichkeit frühzeitig vorgestellt worden ist, wurde der Bebauungsplan jedoch dahingehend geändert, als nunmehr im MK H1 und MK H6 zur Spree hin orientiert insgesamt – und nicht mehr nur eine zur Ausbildung einer „Torsituation“ eingeschränkte kleinere Fläche – eine zulässige Anzahl von VIII Vollgeschossen gegenüber VII festgesetzt wird. Der Anregung wird insofern entsprochen.

Stellungnahme:

Da hier wirklich Großstadt gebaut werden solle, sei es wichtig, höher als nur sechs Geschosse zu bauen und Staffelgeschosse zu ermöglichen. Es solle geprüft werden, ob nicht die gesamte Humboldthafen-Umbauung sowie die östlich und westlich davon vorgesehenen Baufelder um ein oder zwei Geschosse aufgestockt werden könnten. Diese Änderung würde der Weite der Spreebogenlandschaft mehr städtebaulichen Halt geben und würde die großstädtische Ausstrahlungskraft steigern. Man solle zumindest da, wo wie hier keine bestehenden Stadtstrukturen den Maßstab vorgeben, endlich die traditionelle Berliner Traufhöhe aufgeben. An einigen neuralgischen Punkten, wie links und rechts des Eingangs zum Becken und bei dem mittleren Gebäude auf der Rückseite des Hafens könne auch mal ein Akzent mit 10 bis 12 Stockwerken zugelassen werden. Jedem, der von außen – mit den Bildern anderer Metropolen im Kopf – nach Berlin komme, falle auf, dass es dieser Stadt an metropolitane Dichte und Höhe gebreche. Warum bleibe das, was rund um den Potsdamer Platz gewagt wurde und sich als Erfolgsmodell erwiesen habe, bislang die Ausnahme im Berliner Stadtorganismus? Warum bremse man eine Entwicklung, an der sowohl Investoren gelegen sei, als auch den auf Weltstadt-Erleben erpichten Besuchern der Stadt?

Abwägung:

Großstadt und großstädtische Dichte wird nicht über eine möglichst große Anzahl der Geschosse und Bebauungshöhen definiert.

Grundlage des Entwurfes ist der städtebauliche Entwurf aus dem Jahre 1994 mit seinen drei Hauptkomponenten aus Stadtquartier, Bahnhof mit Solitären und Hafenumbauung, die jeweils differenzierte Höhen aufweisen. Der Bebauungsplan hat bereits in der Regel sieben Geschosse zur Festsetzung vorgesehen. Die Bebauung rund um den Humboldthafen unterscheidet sich von einer üblichen, straßenbegleitenden Bebauung. Die Lage am Hafenbecken und Spreebogen bewirkt eine besondere Exposition der Gebäude und ihrer Dachlandschaft, die gerade nicht durch zusätzliche Staffelgeschosse, sondern durch eine möglichst ebene, homogene Ausbildung geprägt sein soll.

Für jedes Quartier im Stadtgefüge ist städtebaulich eine dem Ort angemessene Konzeption zu entwickeln. Dies ist für das Gebiet um den Potsdamer/Leipziger Platz erfolgt, dem das abgestufte und differenzierte Höhenkonzept von Hilmer & Sattler zugrunde liegt. Dies ist ebenso für das „Lehrter Stadtquartier“ um den Hauptbahnhof erfolgt, bei dem auch die Nachbarschaft zum südlich angrenzenden Regierungsviertel zu berücksichtigen war. Der städtebauliche Akzent des Quartiers um den Hauptbahnhof wird hier über das Hochhaus auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz an der Invalidenstraße gesetzt.

Die Lagegunst des Standortes um den Hafen und die Attraktivität für Investoren resultiert gerade aus der Einzigartigkeit des Ortes (Wasserlage, Nähe zum Regierungsviertel, Museumslandschaft, Parkanlagen, Charité etc.). Die Prüfung der Anregung führt nicht zu einer generellen Anhebung der Zahl der Vollgeschosse. Allerdings ist gegenüber dem im März 2007 vorgestellten Entwurf mit nur einer punktuellen Erhöhung auf acht Vollgeschosse im MK H1 und MK H6 nunmehr zur Spreeseite hin durchgängig ein achttes Vollgeschoss vorgesehen, so dass zur Spreebogenlandschaft eine deutlicherer Kontur ausgebildet wird. Partiiell wird somit der Anregung gefolgt.

12.4 Architektur/Gestaltung

Stellungnahmen:

Bei der Gestaltung solle auf die Wirkung der Architektur auf die Bewohner und Besucher Rücksicht genommen werden. Einförmige, anonyme Einheitsarchitektur solle vermieden werden. Anonymität lasse sich auch durch Detailreichtum an Säulen, Arkaden und Böden vermeiden.

Die Erfahrung zeige, dass dort doch wieder nur monotone Lochfassaden-Gebäude entstünden, für deren Errichtung keine Notwendigkeit bestehe.

Die Fassaden sollten nicht so eintönig werden, wie in den Grafiken angedeutet. Die Entwürfe der Kahlfeld-Architekten sähen dagegen vielfältiger und lebendiger aus.

Die Mixtur aus den üblichen Berliner Schuhkartons und dem ehem. Reichsluftfahrtministerium um dieses für Berlin einzigartige Hafenbecken herum sei ebenso erschreckend wie einfalllos. Als Beispiel werde auf den Hafen Buenos Aires verwiesen.

Abwägung:

Der vorliegende Entwurf stellt lediglich städtebauliche Strukturen dar. Die in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellten Zeichnungen und Pläne sind hinsichtlich der Fassadenabwicklungen lediglich als Chiffre zu verstehen und stellen keinesfalls konkrete Entwürfe dar, die realisiert werden sollen. Der Bebauungsplan wird einige Gestaltungsregeln aufnehmen, die ein Mindestmaß an Homogenität gewährleisten sollen. Eine einförmige, anonyme Einheitsarchitektur ist nicht beabsichtigt, sondern gerade eine Vielfalt unter Wahrung einer Homogenität. Es sollen sich unterschiedliche Architektursprachen in die städtebauliche Struktur einfügen. Aus diesem Grunde werden die einzelnen Bauherren über den Kaufvertrag zur Durchführung von Wettbewerben verpflichtet. Außerhalb des Bebauungsplanverfahrens wird somit der Stellungnahme entsprochen.

Stellungnahme:

Die beabsichtigten Gestaltungsvorgaben für die Arkaden etwa beim Material ließen befürchten, dass am Ende die Bebauung etwa so scheußlich aussehen werde, wie man es jetzt in der Vermarktungsbroschüre sehen könne. Berlin habe aber besseres verdient als diese wettbewerbsfernen Ergebnisse von „Kungelrunden“. Die Erfahrungen mit den in den letzten Jahren häufiger verordneten Arkaden mit ihren katastrophalen Aufenthaltsqualitäten ließen zudem bezweifeln, ob dies ein sinnvolles architektonisches Mittel sei. Es sei zu prüfen, ob dies nicht vielmehr eine geschmäckerliche Marotte sei, deren flächendeckende Umsetzung im Plangebiet wenig sinnvoll sei.

Abwägung:

Der Entwurf basiert auf der Fortführung eines internationalen Wettbewerbs aus dem Jahr 1994, in welchem Prof. O.M. Ungers als Sieger hervorging, und wurde mit Beteiligung von Prof. Ungers weiterentwickelt. Welche konkreten Gestaltungsvorgaben für die Ausbildung der Arkaden in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollen, ist noch nicht abschließend geklärt. Dass Arkaden von sich aus „katastrophalen Aufenthaltsqualitäten“ aufweisen ist eine nicht nachvollziehbare Einschätzung. Problematisch kann die Aufenthaltsqualität an stark belasteten Straßen sein. Dies ist bei den Arkaden im vorliegenden Fall nicht gegeben. Die Arkaden sind ein gerade zu Wasserflächen hin orientierte Bebauungen bewährtes und die städtebauliche Qualität steigerndes Motiv wie dies etwa die Alsterarkaden in Hamburg zeigen. Auch im Bebauungsplan II-201da sind sie nur zu den Wasserseiten und keinesfalls flächendeckend vorgesehen. Teile der Arkaden sind auch aus funktionalen Gründen erforderlich, um die Wegebeziehungen zu sichern. Im Falle des Bebauungsplans II-201da ist dies die direkte Zugangsmöglichkeit von der Hugo-Preuß-Brücke hinunter auf die Uferpromenade. Mit Ausnahme einer Mindesthöhe und -breite wird der Bebauungsplan keine strikten Vorgaben für die Gestaltung der Arkaden vorgeben, so dass ein großer Gestaltungsspielraum besteht und die realisierten Arkaden tatsächlich deutlich anders aussehen können als diejenigen in der Broschüre. Insofern fließt die Stellungnahme in die weitere Planung ein, ohne dass sie zu einer Planänderung führt.

Stellungnahme:

Gegen die Höhe der Luftgeschosse bestehen Bedenken. Die Pfähle und Säulen erschienen auf den ersten Blick zwar interessant, doch nehme ihre Höhe ein unmenschliches Maß ein. Der Gedanke der Durchlässigkeit vom Bahnhof her sei wichtig und müsse auf jeden Fall beibehalten werden, aber ob die „Pfahlbauten“ dafür das richtige Mittel seien, erscheine sehr zweifelhaft.

Abwägung:

In den Baufeldern MK H1 und MK H6 ist an den jeweils zum Wasser hin orientierten Gebäudeflügeln ein viergeschossiges Luftgeschoss in einer Breite von 16,2 m Breite vorgesehen. Die Viergeschossigkeit für das Luftgeschoss ist notwendig, da nur durch eine ausreichend große Höhe der gewünschte freie Blick und das städtebauliche Erscheinungsbild von den höher gelegenen Straßen (Alexanderufer und Friedrich-List-Ufer) gegeben ist. Eine Zäsur wie an den Straßenseiten und damit Teilung der Baublöcke im MK H1 und MK H6 in jeweils zwei Blöcke soll jedoch nicht vorgenommen werden, um die Gebäudeblöcke jeweils als funktionale Einheit (etwa für ein großes Hotel) nutzen zu können. Im Übrigen siehe Abwägung unter Punkt 12.2. Die Stellungnahme führte zunächst zu keiner Änderung der Planung.

12.5 Art der baulichen Nutzung

Stellungnahmen:

Problematisch für Wohnungen, aber auch für Büros sei die Immissionsbelastung durch Bahnbrücke, Bahnhof und Invalidenstraße. Daher lasse sich kein großer Wohnanteil verwirklichen, der für ein urban funktionierendes Quartier allerdings wichtig sei. Gefragt seien intelligente Lösungen, wie möglicherweise Dachterrassenbereiche.

Zur Stärkung des Kiezes sei ein höherer Wohnanteil wichtig. Für Büros sei der Ausblick zu schade. Bei der Bebauung sollte darauf geachtet werden, dass der gesamte Bereich nicht zu einer reinen Geschäftsgegend gestaltet werde. Dies sei bereits jetzt in dem angrenzenden Bereich um den Karlsplatz zu beobachten. Die Wohnbebauung und der Wohnanteil werden mit jedem Neubauprojekt zurückgedrängt, so dass die Gegend abends und am Wochenende fast menschenleer sei. Für die Anwohner sei das nicht angenehm. Diesem Effekt könne entgegengewirkt werden, indem ein höherer Wohnanteil als bisher vorgesehen festgesetzt wird. Dabei sei sicherlich sinnvoll – wie vorgesehen – gerade auf der südöstlichen Seite die Wohnbebauung anzusiedeln und auf der südwestlichen Seite in unmittelbarer Bahnhofsnachbarschaft mehr Gewerbe.

Abwägung:

Der ursprüngliche Entwurf von Prof. Ungers hatte die Hafenumbauung in Gänze für eine Wohnnutzung vorgeschlagen. Im weiteren Verfahren ist davon jedoch Abstand genommen worden, da bei der Festlegung der zukünftigen Nutzungen die Immissionsvorbelastungen aus Straßenverkehr, Bahnbetrieb auf dem Viadukt sowie der Bahnhofsnutzung mit Lautsprecheransagen, Bremsgeräuschen der Züge etc. und schließlich aus dem Schiffsverkehr zu berücksichtigen sind.

Grundsätzlich wird die Auffassung, einen möglichst hohen Wohnanteil zu ermöglichen, um einer Verödung des Quartiers in den Abendstunden oder an den Wochenenden entgegenzuwirken, vom Plangeber geteilt. Dabei muss jedoch die Gebietstypik gewahrt werden. In der Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass der Bauherr die Wohnungen mit einem vertretbaren Aufwand etwa für Immissionsschutzmaßnahmen herstellen kann. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Bauherr zur Realisierung der Wohnungen verpflichtet wird.

Ein zentraler Gesichtspunkt für die Abwägung ist die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Hierfür wird es für erforderlich gehalten, dass Wohnungen so angeordnet werden, dass pro Wohnung mindestens ein Aufenthaltsraum entstehen muss, der von den Lärmquellen abgewandt sein wird. Dies ist bei den Blöcken im MK H 1 und MK H6 nur eingeschränkt möglich, da die straßenseitigen Einschnitte ins Gebäude und die Luftgeschosse keinen umfassenden Schutz vor den umgebenden Lärmquellen bieten.

12.6 Grünzug/Freiflächen

Stellungnahme:

Dass laut Informationsmaterial Arkaden und gepflasterte Uferpromenaden eine Grünverbindung darstellten, wie sie der FNP einst vorgesehen habe, sei grotesk. Die beigelegten Pläne und Animationen ließen leider wenig Grün, dafür viel Gebäude und Geometrie erkennen.

Das Alexanderufer solle als Stichstraße nur bis zum Gebäude H6 angelegt werden. Stattdessen solle der nördliche Bereich tatsächlich als öffentliche Grünfläche / Promenade gestaltet werden.

Abwägung:

Auch die Wasserflächen sind ein reizvolles Landschaftselement und qualitativ hochwertiges Merkmal des hier zu entwickelnden Grünzuges. Die genaue Führung eines im FNP dargestellten Grünzuges in Hinblick auf die Erholungsfunktion ist gemäß den gemeinsamen Richtlinien zum Entwicklungsrahmen des FNP aus der örtlichen Situation zu entwickeln. Entscheidend für die Umsetzung des Planungsgrundsatzes des FNP ist hierbei, dass eine „funktionsfähige öffentlich zugängliche Verbindung hergestellt“ wird. Diese Funktion können beispielsweise auch Straßen in bestimmten Abschnitten erfüllen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da werden der Grünzug und die „funktionsfähige öffentlich zugängliche Verbindung“ durch die Promenaden im Bereich der ehemaligen Ladestraßen, durch Arkadengänge und Luftgeschosse und durch das als Allee ausgebildete Alexanderufer gesichert. Der nördliche Abschnitt des Alexanderufers am Schiffahrtskanal ist auch mit einem breiten Grünstreifen mit Bäumen gestaltet und steht dem allgemeinen motorisierten Individualverkehr nicht zur Verfügung, so dass ein Durchgangsverkehr nicht entsteht. Gerade am Alexanderufer stehen in der als Allee ausgebildeten Straße ausreichende Flächen (Gehweg und Promenadenfläche) zum Flanieren und Aufenthalt zur Verfügung. Durch das sehr geringe Verkehrsaufkommen am Alexanderufer kann es somit nicht nur eine Verbindungsfunktion übernehmen, sondern auch der Erholungsfunktion dienen. Das Alexanderufer ist fertig gestellt. Der Anregung zur Ausbildung einer verkürzten Stichstraße wird nicht entsprochen.

12.7 Verfahren / Sonstiges

Stellungnahme:

Aus Erfahrung wisse man, dass es nahezu sinnlos sei, Anregungen zu einem Bebauungsplan vorzubringen, der auf Ergebnissen eines städtebaulichen Wettbewerbs beruht.

Abwägung:

Welche Erfahrungen hier zugrunde liegen, ist dem Plangeber nicht bekannt. Im Grundsatz ist es aber nachvollziehbar, dass ein Bebauungsplan zur Umsetzung eines Wettbewerbsergebnisses nicht so ergebnisoffen ist, wie eine sonstige Angebotsplanung. Dennoch müssen auch bei Vorliegen eines Wettbewerbsergebnisses alle Belange abgewogen werden.

Stellungnahmen:

Fraglich sei, ob 13 Jahre alte Wettbewerbsergebnisse der Weiterentwicklung von Bedarf an Gewerbe und Wohnen in einem derartigen Bereich sowie den Zielen und Erfordernissen einer nachhaltigen Flächenentwicklung heute noch entsprechen.

Bisher fehle es an Ausführungen zu den Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet. Bei einer stagnierenden Bevölkerung bedeute die Ansiedlung von Büros und Wohnungen am Humboldthafen automatisch den Leerstand in anderen Teilen Berlins. Wie groß diese Auswirkungen seien und warum dies für die Bebauung zu akzeptieren ist, sei genauer auszuführen. Diese Darstellung sei insbesondere nötig, weil die Ausgangsplanungen 1993 von einer ganz anderen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen seien.

Abwägung:

Die Tatsache, dass das Wettbewerbsergebnis 13 Jahre alt ist, sagt nichts über seine Qualität aus. Auch 1994 war der Gedanke der Nachhaltigkeit insofern eine Planungsmaxime, als auch damals der Binnenentwicklung das Primat über die Flächeninanspruchnahme am

Stadtrand eingeräumt wurde. Dies gilt insbesondere für diejenigen Orte, die gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden sind. Beim Hauptbahnhof steht diese Lagegunst außer Frage.

Stadtentwicklungsplanung muss zwar demographische Entwicklungen berücksichtigen, sie muss vor allem für die langfristige Entwicklung einer Stadt Schwerpunkte setzen. Stadt ist nie statisch, sondern in ständiger Veränderung begriffen. Es ist stadtentwicklungspolitisch nicht vertretbar, warum hervorragende Lagen wie die um den Humboldthafen nicht entwickelt werden sollen, um andere weniger attraktive Standorte zu schützen. Darüber hinaus ist das Nutzerklientel für einzelne Quartiere höchst unterschiedlich. Für das Bebauungsverfahren ergibt sich aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Die Nutzbarmachung des gesamten Areals und die Bebauung seien für den gesamten Bereich, auch für die unmittelbare Nachbarschaft und die Bewohner wünschenswert.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Stellungnahmen:

Es wird angeregt, zum Teil schmalere Parzellen statt ganzer Blöcke an Investoren zu verkaufen, um eine schöne Mischung von Fassaden und Nutzungen zu erhalten, ähnlich den Townhouses am Friedrichswerder.

Es würde begrüßt, wenn dieses Vorhaben mit vielen unterschiedlichen Investoren, Bauherren und Architekten verwirklicht werde. In Berlin seien in den vergangenen Jahren nahezu alle großen Bauprojekte von einzelnen Bauherren nebst Architekt abgewickelt worden, und so sehe die Innenstadt jetzt auch leider aus. Wo vor dem Krieg auf einem Block ein Dutzend Parzellen Platz fanden, stehe heute zumeist ein einziger, grober Klotz. Die Anregung richte sich nicht gegen moderne Architektur, keiner wolle den Historismus wieder haben, aber wenigstens zwei oder drei Investoren müssten auf einem Block wenigstens Platz haben. Vielfältigkeit gerade in der Architektur mache eine Stadt unverwechselbar und lebenswert.

Abwägung:

Das städtebauliche Konzept lässt eine Unterteilung der jeweiligen Baublöcke in verschiedene Einzelparzellen zu. Das Land Berlin wird als Grundstückseigentümer im Rahmen der Verkaufsverträge von der Möglichkeit Gebrauch machen, den Erwerber eines Blockes zur Durchführung eines Wettbewerbes zu verpflichten und damit auf die Durchsetzung einer Vielfalt in der Architektur Einfluss nehmen. Planungsrechtlich sind keine rechtlichen Regelungen zur Teilung, wie vorgeschlagen, möglich.

Zusammenfassung

Die Anregung, eine möglichst große Vielfalt in der Architektursprache für einzelne Baublöcke/einzelne Häuser einschließlich der Gestaltung der Arkaden anzustreben, wird außerhalb der Regelungen des Bebauungsplans im Rahmen der Durchführung von Wettbewerben, umgesetzt.

Der Verfahrensschritt führte zu keiner Änderung der städtebaulichen Gesamtkonzeption für den Bereich des MK H6. Die Stellungnahme, die Gebäude um zwei Geschosse zu erhöhen ist insofern partiell in der Planung berücksichtigt worden, als die Gebäudehöhe zur Spreeseite (Kopfbau des MK H6) nunmehr durchgängig auf acht Geschosse angehoben wurde.

Im Bebauungsplan ist der Anregung zu konkreteren Höhenfestsetzungen insofern gefolgt worden, als zusätzlich zur Anzahl der zulässigen Geschosse auch die zulässigen Oberkanten festgesetzt werden. Die Anregungen, einen größeren Wohnanteil zu ermöglichen oder festzusetzen, sind mit Blick auf die Immissionsbelange geprüft worden, führten aber zu keiner Festlegung eines verbindlichen Wohnanteiles im MK H6.

13 Teilungsbeschluss II-201d

Am 13. März 2008 erfolgte der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans II-201d in einen südlichen Bebauungsplan (II-201da) und einen nördlichen Bebauungsplan (II-201db). Die Teilung wurde vorgenommen, da für den südlichen Bereich die städtebaulichen Inhalte bereits verfestigt sind. Er kann und soll deshalb aus Gründen der Dringlichkeit, im Gegensatz zum nördlichen Bereich, ohne Zeitverzug weitergeführt werden.

Der Beschluss wurde durch Senatsvorlage Nr. S-1112/2008 dem Senat in der Sitzung vom 1. April 2008 zur Kenntnis gegeben und im Amtsblatt für Berlin am 11. April auf Seite 924 bekanntgemacht. Der Bebauungsplan II-201da umfasst das Gelände zwischen Alexanderufer, Kapelle-Ufer, Hugo-Preuß-Brücke, Rahel-Hirsch-Straße, Friedrich-List-Ufer einschließlich des Stadtbahnviaduktes sowie einem Abschnitt des Alexanderufers im Bezirk Mitte, Ortsteile Mitte und Moabit.

14 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 07. Mai 2008 sind insgesamt 31 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 9. Juni 2008 gebeten worden. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz

Stellungnahme:

Das Planungsgebiet liege in den Einzugsbereichen des Mischwasserpumpwerkes Berlin VIII, Alt-Moabit und Berlin IV, Scharnhorststraße. Für diese Einzugsgebiete seien gemäß der Sanierungserlaubnis für die Mischwassereinleitungen seitens der Berliner Wasserbetriebe Sanierungskonzepte erstellt worden. Um die Sanierungsmaßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffeintrags aus den Regenüberläufen in diesem Gebiet nicht zu gefährden, seien ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegte Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke wie das MK H6 bezüglich der Schmutz- und/oder Niederschlagsentwässerung einzuhalten.

Abwägung:

Die Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz- und/oder Niederschlagsentwässerung werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegt werden und in der konkreten Projektorganisation (Entwässerungskonzeption) umzusetzen sein. Dies betrifft z.B. die Prüfung, ob Zisternen auf den privaten Grundstücksflächen untergebracht werden können. Das Planungsrecht ist hiervon nicht betroffen. Ein Hinweis auf die potentiellen Einleitbeschränkungen ist in den Umweltbericht aufgenommen worden, damit der zukünftige Bauherr bei der Projektentwicklung auf den Sachverhalt planerisch reagieren kann.

Stellungnahme:

Ausgehend von den bisher vorgelegten Bebauungsentwurfsunterlagen seien, insbesondere im Rahmen der geplanten Errichtung unterirdischer bzw. tiefgegründeter Bauwerke, erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen (Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, Wasserhaltungsmaßnahmen, etc.) sehr wahrscheinlich. Sowohl die Art der Grundwasserbenutzungen, als auch deren Umfang seien maßgeblich von den Tiefenlagen sowie Grün-

dungsweisen der neu zu errichtenden Bauwerke (z. B. im Schutze sog. Baugrubentröge) abhängig. In diesem Zusammenhang müssten für eine explizite wasserbehördliche Prüfung und Beauftragung Sachverhalte näher erläutert werden, die in der Stellungnahme weiter erläutert wurden.

Abwägung:

Die für eine Wasserhaltung erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse sind außerhalb von allen baurechtlichen Verfahren als unabhängiges Genehmigungsverfahren sinnvoller Weise im zeitlichen Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens beantragt worden. Sie sind nicht Gegenstand des Planungsrechtes nach BauGB, sondern des Fachplanungsrechtes. Alle diesbezüglichen Anforderungen waren folglich nicht im Rahmen der Bauleitplanung abzuwägen. Auf den Bebauungsplanentwurf hatte die Stellungnahme keine Auswirkung.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme:

Hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation sei mit Einschränkungen zu rechnen.

Abwägung:

Die Einschränkungen hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge sind nicht spezifiziert oder quantifiziert. Bei der konkreten Projektplanung wird eine Entwässerungskonzeption zu erarbeiten sein, bei der auch zu prüfen ist, inwieweit Regenrückhaltebecken/Zisternen im Bereich des MK H6 zur Verzögerung des Abflusses von Regenwasser in die Kanalisation bzw. direkt ins Hafenbecken realisiert werden können. Auch die Dachbegrünung wirkt verzögernd auf den Regenabfluss. Im Übrigen siehe oben Abwägung zu Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz.

Stellungnahme:

Es werde empfohlen, die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in die Spree bzw. in den Humboldthafen in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zu prüfen und dafür gegebenenfalls nichtöffentliche Flächen mit einem Leitungsrecht zu sichern.

Abwägung:

Die unmittelbare Lage am Hafenbecken legt die Direkteinleitung von Regenwasser in den Humboldthafen nahe, insbesondere wenn keine Regenrückhaltebecken vorgesehen werden können. Ein öffentliches Interesse an der Einleitung von Regenwasser in den Humboldthafen besteht nicht. Im Alexanderufer und im Friedrich-List-Ufer im Bereich des MK H1 ist ein Mischwasserkanal vorhanden. Bei beiden Kanälen ist jedoch voraussichtlich keine unbegrenzte Einleitung von Regenwasser möglich. Für eine prophylaktische Eintragung zur Belastung von Flächen mit Leitungsrechten, deren Erforderlichkeit, Lage und Umfang nicht feststeht, besteht keine Veranlassung. Der Bebauungsplan wird insofern nicht geändert.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächenamt

Stellungnahme:

Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf würden mittels Baukörperausweisungen und der Festsetzung von Baugrenzen unmittelbar an den privaten Grundstücksgrenzen alle bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen auf öffentliche Grünflächen gelegt. Diese Beschränkung der Baugrundstücke auf die überbaubare Grundstücksfläche führe zu einer erheblichen Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung (Vergleich: Im vorliegenden Entwurf betrage die GFZ 5,9, gemäß BauNVO liege die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung im Kerngebiet bei einer GFZ von 3,0). Aus bezirklicher Sicht seien diese Festsetzungen nicht nachvollziehbar, da sich das gewünschte städtebauliche Konzept ebenso realisieren ließe, wenn die umgrenzende Uferpromenade als nicht überbaubare Grundstücksfläche ausgewiesen würde. Im Gegenteil ergäben sich daraus flexiblere Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten für den Grundstückseigentümer.

Hinzu komme der – bereits mit dem vorliegenden Entwurf erkennbare – hohe Anteil an privater Nutzung (Außenfläche für Dienstleistungen und Gastronomie am Wasser) und die Bedeutung der Uferpromenade für das Image und die Vermarktungsmöglichkeit des Bauvorhabens.

Abwägung:

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind nicht darauf zurückzuführen, dass das Land Berlin wenig Abstandsflächen auf privaten Flächen legen wollte, oder umgekehrt möglichst viele Abstandsflächen auf öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen. Für den Grundstückszuschnitt, der der überbaubaren Grundstücksfläche an den äußeren Seiten gleichkommt, liegen städtebauliche Kriterien zugrunde. Demnach sollen die Baukörper im öffentlichen Raum stehen, der der Allgemeinheit uneingeschränkt zur Verfügung steht. Dieser Planungsansatz ist auch aus dem FNP entwickelt, der einen Grünzug beidseitig des Hafens darstellt. Die aus diesem Konzept resultierende hohe GFZ ist Folge davon, aber nicht der planerische Ausgangspunkt. Dies trifft im Übrigen auch auf die Konzeption im angrenzenden Bebauungsplan II-201a zu, nur dass dort die Baublöcke von Straßenland oder den Bahnhofsvorplätzen umgeben sind. Es ist ja gerade gewollt, dass das Land Berlin die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Flächen bestimmen kann, um die Qualität des öffentlichen Raumes in so prominenter Lage um den Hauptbahnhof und vis-à-vis dem Regierungsviertel und dem Spreepark langfristig entsprechend den Erfordernissen gestalten zu können.

Stellungnahme:

Aus Sicht des Straßen- und Grünflächenamtes werde daher die Festsetzung der Uferpromenade als überbaubare Grundstücksfläche mit einem öffentlichen Gehrecht und geeigneten Festsetzungen für die bauliche Gestaltung vorgeschlagen.

Abwägung:

Der Anregung wird nicht gefolgt, weil die überwiegend öffentliche Nutzung dieser Fläche die Privatnützigkeit in Frage stelle. Ob und in welchem Umfang sich gastronomische Einrichtungen im MK H6 niederlassen werden, ist unklar und nicht vorhersehbar. Der Bebauungsplan erzwingt diese nicht.

Stellungnahme:

Die Belastung der Uferflächen mit öffentlichem Gehrecht und Gestaltungsfestsetzungen stellt keine Härte für die Grundstückseigentümer dar, da sich für die geplanten Dienstleistungsnutzungen einschließlich Wohnangeboten der Touristenverkehr und Fußgängerbewegungen positiv auswirken werden und die Uferpromenaden als attraktive Schaufenster für diese Nutzungen wirken. Im Sinne eines gerechten Interessenausgleichs könnte der öffentliche Haushalt erheblich von Kosten für die Instandsetzung, Unterhaltung und Verkehrssicherung der Uferpromenaden entlastet werden.

Abwägung:

Private Grundstücksflächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet werden, können eben nicht vom Grundstückseigentümer zur uneingeschränkten privaten Nutzung (z.B. für Gastronomie) genutzt werden, da sie in erster Linie dem „Verkehrszweck“ / Gehrecht zur Verfügung stehen müssten. Auch könnte das Land Berlin einen privaten Eigentümer nicht dazu zwingen, eine Beleuchtung der Flächen zu garantieren und zu unterhalten, so dass in der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange dem Vorschlag nicht gefolgt werden soll, da der öffentliche Charakter dieser Flächen überwiegt.

Stellungnahme:

Der vorliegende Entwurf sehe nördlich der Hugo-Preuß-Brücke, unmittelbar an diese Brücke angrenzend, Arkaden für die Führung öffentlicher Wege vor. Somit habe der Fußgänger auf ca. 48 m eine umbaute / überbaute Wegstrecke (ca. 25 m unter der Hugo-Preuß-Brücke hindurch und danach 21,8 m durch die Arkaden) zu überwinden.

Daher sollte die lichte Breite der Arkaden so groß wie möglich sein (vgl. Pkt. 4) und das öffentliche Gehrecht in seiner Breite festgesetzt werden. Hier bestehe weiterer Untersu-

chungsbedarf, um das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes zu vermeiden.

Abwägung:

Mit einer Gesamtbreite von 5,4 m ist die Arkadenbreite geringfügig breiter als die Durchwegung unterhalb der Brücke. Die Arkaden sind somit eine schlüssige Fortsetzung der Wegeführung unterhalb der Brücke. Die Breite von 5,4 m ist zudem wesentlicher Bestandteil des Arkadenmotivs, das umlaufend den Humboldthafen mit seiner Bebauung prägen wird. Diese Breite soll auch weiterhin beibehalten werden, zumal es kaum Anhaltspunkte dafür geben wird, dass etwa eine Arkadenbreite von 8,0 m dazu eher geeignet ist, das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes zu vermeiden. Der Anregung wird nicht entsprochen.

Stellungnahme:

In Bezug auf den B-Plan-Entwurf / Verkehrsgutachten sei eine Überprüfung der Anzahl der Tiefgaragen-Stellplätze erforderlich. Wie viele Stellplätze sind tatsächlich geplant und aufgrund der Berücksichtigung von Fahrrechten für S- und U-Bahnen überhaupt realistisch? In der Begründung zum Bebauungsplan werde von 2 x 150 Stellplätzen und im Gutachten von 2 x 200 Stellplätzen ausgegangen.

In der Begründung zum Bebauungsplan werde unter Pkt. 5.4.4 ausgeführt, dass die Beschränkung der Anzahl der Stellplätze und Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen aus dem Ergebnis einer Verkehrsstudie von April 1997 resultiere, die die Aufnahmefähigkeit der vorhandenen und geplanten Straßen ermittelt habe. Dazu müsste eine Aktualisierung in Übereinstimmung mit den Aussagen des Verkehrsgutachtens erfolgen.

Abwägung:

Die Untersuchung und die Begründung werden synchronisiert. Die Untersuchung aus dem Dezember 2007 hat ergeben, dass alle Knotenpunkte im Umfeld auch bei der hinzukommenden Bebauung in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne II-201da und II-201db funktionsfähig bleiben. Die Prognosedaten haben sich gegenüber dem Stand 1997 relativiert. Von daher besteht keine zwingende Erforderlichkeit mehr für die Festsetzung einer Stellplatzbegrenzung.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Amt für Umwelt und Natur

Stellungnahme:

In die textliche Festsetzung zur Dachbegrünung, dass nicht mehr als 30 % der Dachflächen für technische Einrichtungen in Anspruch genommen werden dürfen, sei eine Öffnungsklausel aufzunehmen, die eine umfassende Nutzung von Solarenergie ermöglicht.

Abwägung:

Gerade für den Kopfbau an der Spreeseite hat der Bebauungsplan eine Reihe von Gestaltungsregelungen vorgesehen, da dieser Bereich sich städtebaulich zum Spreebogen, zum Spreeraum und zum Regierungsviertel präsentiert. Dieser sensible Bereich sollte durch Solaranlagen auf dem Dach nicht in seiner Erscheinung beeinträchtigt werden. Der Anregung wird nicht gefolgt und der Bebauungsplan diesbezüglich nicht geändert.

Stellungnahme:

Bei einem großen Teil der Wohnungen im Bebauungsplangebiet werde es zu unerwünschten Raumaufhellungen durch die Lichtanlagen des Hauptbahnhofes kommen. Die maximal zulässige Beleuchtungsstärke in der Fensterebene von 15 lx in den Dunkelstunden bzw. 5 lx in der Nachtzeit bei der Gebietseinstufung Kerngebiet werde – wie eigene Messungen im weiteren Umfeld des Bahnhofkomplexes zeigen – nicht eingehalten werden können.

Deshalb sei als textliche Festsetzung ein Passus aufzunehmen, der die Anwendung der Leitlinie des Bund-/Länderausschusses für Immissionsschutz „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ vom Mai 2000 für das Gebiet außer Kraft setzt.

Abwägung:

Der Hauptbahnhof ist einschließlich seiner Lichnanlagen planfestgestellt. Die Bauleitplanung nach BauGB kann hierauf keinen Einfluss nehmen. Gleichwohl können Lichtimmissionen in der Bauleitplanung nicht vernachlässigt werden. Allerdings gibt es zur Außerkraftsetzung der genannten Leitlinie im Bebauungsplanverfahren keine Rechtsgrundlage.

Auf die zum Zeitpunkt der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB noch zulässige Wohnnutzung im MK H6 ist im weiteren Verfahren aufgrund der hohen Immissionsbelastungen (insbesondere Lärm) verzichtet worden.

Stellungnahme:

Am östlichen Ufer sei in einer Bohrung aus dem Jahr 1993 im ersten Bodenmeter ein erhöhter PAK-Gehalt mit 64 mg/kg (entspricht Zuordnungswert Z 2) nachgewiesen worden. Weitere Schadstoffbelastungen seien nicht bekannt. Ein kleiner Teil östlich des Alexanderufers liege in der Katasterfläche 10160. Ob auf diesen wenigen Quadratmetern Bodenbelastungen vorliegen, sei ebenfalls nicht bekannt, da für diesen Teil keine Bodenuntersuchungen vorlägen. Eine Regenwasserversickerung über Versickerungsanlagen sei auszuschließen oder es sei der analytische Nachweis zu erbringen, dass am Ort der Versickerung keine Schadstoffe ins Grundwasser verlagert werden können.

Es werde empfohlen, vor Baubeginn ergänzende Boden- und Grundwasseruntersuchungen vorzunehmen.

Abwägung:

Die Katasterfläche berührt lediglich in einem geringen Streifen das Alexanderufer. Die Straßenverkehrsfläche ist neu hergestellt und versiegelt. Versickerungsanlagen sind hier nicht hergestellt worden. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Ein Konflikt zwischen Bodenbelastungsverdacht und Bebauungsplan besteht nicht. Der Verdacht steht der beabsichtigten Festsetzung nicht entgegen.

Fazit:

Der Verfahrensschritt hatte keine Änderung im Bereich des Kerngebiets MK H6 zur Folge.

Stellungnahmen, die mit gleichem Inhalt im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB erneut vorgetragen wurden, sind nur im folgenden Abschnitt 15 wiedergegeben, um Doppelungen zu vermeiden.

Änderungen im Nachgang zur frühzeitigen Behördenbeteiligung:

Da die Flächen der Arkaden nicht in die Geschossflächenberechnung mit eingehen, wurde zunächst eine Reduzierung der GF von 29.890 m² auf 29.160 m² GF unter Beibehaltung des zulässigen Bauvolumens vorgenommen und für die Durchführung der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB im Jahre 2008 zugrunde gelegt. Im Jahre 2010 ist ein weiteres Wettbewerbsverfahren für den Bereich des MK H6 durchgeführt worden aus dem der Entwurf des Architekturbüros KSP – Jürgen Engel Architekten siegreich hervorgegangen ist. Dieses nunmehr verfolgte Konzept erfordert wieder eine Geschossfläche von 29.890 m², so dass die Reduzierung der GF nur zum Zeitpunkt der im folgenden Abschnitt 15 beschriebenen Behördenbeteiligung Planungsziel war.

15 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 27.11.2008 sind insgesamt 31 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 5. Januar 2009. Ergänzend wurde im Nachgang mit Schreiben vom 13. Februar 2009 das Bezirksamt Mitte bis Ende März 2009 um Stellungnahme gebeten. Dem Schreiben waren

der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt. Es wurde gebeten auf die umfangreichen Gutachten der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB zurückzugreifen.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen insgesamt 27 Stellungnahmen ein.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Finanzen

Stellungnahme:

Gegen die beabsichtigte bauliche Fassung des Humboldhafens sowie gegen eine beabsichtigte Ergänzung der den Hafen begleitenden Uferpromenade nach erfolgter Abstimmung mit dem Liegenschaftsfonds Berlin bestünden keine Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine gemeinsame Stellungnahme des Liegenschaftsfonds (LF) und der Senatsverwaltung für Finanzen und bestätigt die Übereinstimmung der Planungsziele mit den Belangen der Institutionen. Ein Handlungsbedarf für den Bebauungsplan besteht nicht.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. I A und I B –

Stellungnahme:

Bezüglich der Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1) bestehen keine Bedenken. Der Bebauungsplan stimmt mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen überein.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. VII B –

Stellungnahme:

Wie im schalltechnischen Untersuchungsbericht in Pkt. 3.1 (Straßenverkehr) dargestellt, beruhen die Untersuchungen zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs zunächst auf der Verkehrsprognose für 2015, die derzeit überarbeitet würde. Da die Prognosedaten für 2025 voraussichtlich erst im Frühjahr 2009 zur Verfügung stünden, sei für den Abschlussbericht eine Überprüfung mit den dann aktuellen Daten der Verkehrsprognose vorgesehen. Auch die vorgelegte verkehrstechnische Untersuchung (Stand September 2008) sei auf der Basis der bisherigen Prognose 2015 erstellt worden. Da die Verkehrsbelastungen in der neuen Prognose aufgrund der veränderten strukturellen Rahmenbedingungen vermutlich unter denen der alten liegen würden, sei davon auszugehen, dass die im Verkehrsgutachten dargestellten Leistungsfähigkeitsnachweise der Knotenpunkte im Umfeld des Bebauungsplanes „auf der sicheren Seite“ seien.

Abwägung:

Soweit die übrigen Determinanten, die dem Gutachten zugrunde liegen nicht geändert werden, ist nicht vorgesehen, eine erneute Überarbeitung des Gutachtens in Auftrag zu geben. Die Stellungnahme bestätigt indirekt, dass mit der vorgelegten Untersuchung ja eine quasi „worst-case Betrachtung“ erfolgt sei und die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte ausreichend nachgewiesen worden sei. Die Stellungnahme löst keinen weiteren Handlungsbedarf aus und führt zu keiner Planungsänderung. Die Hinweise für die Begründung wurden berücksichtigt.

Stellungnahme:

Für die westl. und östl. Uferpromenaden inkl. Arkaden sei ein Gehrecht sowie Fahrrecht für Radfahrer festzusetzen, um durchlaufend öffentliche Verbindungen zu den nördlichen Spreeuferwegen sicherzustellen. Hierzu sei zu ergänzen, dass die Wegführung nördlicher

Spreeuferweg- östliche Uferpromenade einen Teilabschnitt des Berliner Mauerweges darstelle.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist gleichlautend bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung geäußert worden, ohne dass auf die in der Abwägung dazu vorgetragene Argumente in der erneuten Stellungnahme eingegangen worden ist.

Inzwischen haben sich aber wesentliche Abwägungstatbestände geändert, da nunmehr der Entwurf des Büros KSP – Jürgen Engel Architekten, der aus einem 2010/11 durchgeführten Wettbewerb für das Gebäude im Bereich MK H6 als Sieger hervorgegangen war, umgesetzt werden soll. Dieser Entwurf sieht am Kopfbau des MK H6 zum Anschluss an die Hugo-Preuß-Brücke/ das Kapelle-Ufer keine Arkadenlösung im Gebäude mehr vor. Vielmehr soll nun eine Freitreppe unter einem auskragenden Gebäudeteil die unten liegende Uferpromenade mit der hoch gelegenen Brücke/ Straße verbinden. Gleichzeitig ist die Breite der Treppe so dimensioniert, dass parallel zwischen ihr und der Wasserfläche eine ebenerdige Wegeverbindung unter der Hugo-Preuß-Brücke geführt werden kann, um die Uferpromenaden beidseitig des Kapelle-Ufers zu verbinden. Die zwischenzeitlich erfolgte Konkretisierung der Planung der Uferpromenaden sieht hierfür auch ein sogenanntes „schnelles Band“ oder auch „Promenadenband“ vor. Dieses ist durch einen gegenüber den sonstigen Pflasterflächen glatten Belag gekennzeichnet, der auch für die Benutzung mit Fahrrädern gut geeignet ist. Es handelt sich aber nicht um einen Fahrradweg, da er gleichwertig auch anderen Nutzern z.B. Menschen mit Rollatoren oder mit Kinderwagen zur Verfügung stehen muss.

Über eine Rampe im Bereich der Stadtbahnbrücke (östlich) und in Verlängerung des Hauptbahnhofes nördlich der Stadtbahnbrücke im Bereich Friedrich List-Ufer sind die Uferpromenaden barrierefrei erreichbar und im Bereich Alexanderufer auch gut mit dem übergeordneten Radweg Berlin Kopenhagen verbunden

Im Übrigen steht den Radfahrern der parallel in der Straße Alexanderufer verlaufende markierte Radweg zur Verfügung, der besser geeignet ist, ein zügiges Fortkommen mit dem Fahrrad, etwa zur Befahrung des Teilabschnitts des Berliner Mauerweges zu gewährleisten.

Der Hinweis auf den Teilabschnitt des Berliner Mauerweges wird mit der Bezeichnung „Gedenkstreifen“ in die Planzeichnung übernommen. Unmittelbar parallel zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal wird jeweils ein Streifen mit einer Belastung für ein Geh- und Radfahrrecht in den Bebauungsplan übernommen. Der Anregung wird damit – unter geänderten Bedingungen – entsprochen und der Bebauungsplan geändert. Die Begründung zum „Radfahrrecht“ wird angepasst.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abt. X F 33 –

Stellungnahme:

X OI

Nach der Überarbeitung des Bebauungsplans bestünden seitens der zuständigen Fachbehörde (SenStadt Fachbereich X OI) keine Bedenken mehr.

Abwägung:

Die im Sommer 2008 vorgetragenen Bedenken hatten zu Änderungen der Festsetzungen geführt (Gehrecht zugunsten der für die Unterhaltung der der Stützwand zuständigen Behörde innerhalb der Fahrradstation). Die nunmehr abgegebene Stellungnahme stützt die Planung, es werden keine weiteren diesbezüglichen Änderungen erforderlich.

Stellungnahme:

X PW

Gegen den B-Planentwurf bestünden keine Bedenken, wenn die Hinweise zur Berücksichtigung der Uferwände berücksichtigt werde: Die Hinterkante der vorhandenen Uferwand werde geometrisch nicht verändert. („in Aussicht genommene Uferwand“).

Die Uferwand beinhalte die vorhandenen Böschungstreppe(n) (z.T. im Plan enthalten), die die landseitig hinter die Regel-Hinterkante der Wand reichen. Die Uferwand dürfe nicht durch

Bauwerkslasten belastet werden. Sofern Lasten in den Untergrund im Abstand von bis zu 10 m zur Hinterkante eingetragen würden, sei die Unschädlichkeit für die Uferwand nachzuweisen. Die Unschädlichkeit landseitiger Abgrabungen / Grundwasserabsenkungen hinter der Uferwand sei nachzuweisen. Bauwerke wären konstruktiv von der Uferwand zu trennen. Die OK der instand zu setzenden Uferwand werde etwa dem Bestand entsprechen. Abweichungen in der Höhe von max. ca. 10 cm seien lokal infolge Anpassungen möglich und zu beachten. Der Bauablauf/-zeiten der Herstellung der Bebauung inkl. Zufahrten sei mit der Instandsetzung der Uferwand zu koordinieren. Die Freiflächen wären nicht mit Taumitteln oder kalksteinlösenden/-verfärbenden Mitteln zu behandeln. Niederschlagswasser sei nicht nahe der Uferwand zu versickern.

Abwägung:

Alle im Folgenden vorgetragenen Anforderungen zielen nicht auf den Regelungsgehalt eines Bebauungsplans. Sie können Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens oder eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens durch Erteilung von Auflagen sein, da X PW im Rahmen der genannten Verfahren beteiligt werden wird.

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz – II D 25 –

Stellungnahme:

Gegen die Planungsziele bestünden keine grundsätzlichen Bedenken.

Aber bereits in der Stellungnahme vom 05.06.2008 sei auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Umweltbericht hinsichtlich der Bewertung der Auswirkung von Einleitungen aus dem Plangebiet in oberirdische Gewässer zu ergänzen.

Abwägung:

Der Umweltbericht wird in Bezug auf die Entwässerungsthematik aktualisiert und ergänzt.

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin (LAGetSi) – Referat II B 21 –

Stellungnahme:

Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen habe keine Einwände oder konkrete Hintergründe oder sonstigen umweltrelevanten Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi seien keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.

Abwägung:

Für das Bebauungsplanverfahren resultiert aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf.

Berliner Feuerwehr

Stellungnahme:

Die von der Berliner Feuerwehr wahrzunehmenden öffentlichen Belange würden durch den Bebauungsplan nicht berührt.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme ergibt sich für das Planverfahren kein Änderungserfordernis.

Berliner Wasserbetriebe (BWB)

Stellungnahme:

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung sei zum Bebauungsplan mit Schreiben vom 09.06.2008 seitens der BWB eine Stellungnahme abgegeben worden, die weiterhin Bestand habe.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme vom 09.06.2008 ging hervor, dass sich alle Leitungen der BWB im öffentlichen Straßenland befinden und keine planungsrechtliche Vorsorge erfolgen muss. Ferner wurden Hinweise zur Entsorgung von Schmutz – und Regenwasser einschließlich der Einleitbeschränkung hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation gegeben, die keine planungsrechtli-

chen Änderungen nach sich gezogen hatten. Da keine neuen Abwägungstatbestände vorliegen, wird die vorgenommene Abwägung beibehalten und der Bebauungsplan nicht geändert.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)

Stellungnahme:

Es werde die Intention des Bebauungsplanentwurfs begrüßt, verbindliches Baurecht für Gebäude mit Kerngebietsnutzungen zu beiden Seiten der Hafeneinfahrt zum Berliner Humboldthafen zu schaffen. Allerdings werde weiterhin eine Festsetzung der maximal zulässigen Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen auf einen je 200 m² Geschossfläche abgelehnt. Der Hinweis auf eine mögliche Einführung einer Stellplatzobergrenzenverordnung für Berlin sei dafür kein hinreichendes Argument, insbesondere da diese auf Grund mangelnder Begründung von der Verwaltung selbst zurückgestellt wurde. Diese Festsetzung werde den Parkdruck im Umfeld des Hauptbahnhofes weiter erhöhen, der zu Parksuchverkehr statt Verkehrsberuhigung führe.

Abwägung:

Eine Stellungnahme gleichlautenden Inhaltes wie nunmehr erneut vorgetragen, ist im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zugunsten der Beibehaltung der Restriktion abgewogen worden. Die Abwägung wird nicht aufrechterhalten. Hinsichtlich des MK H6 hat der Plangeber auf eine Reglementierung verzichtet, um an dieser äußerst exponierten Stelle einen Nutzer ansiedeln zu können, der auf eine höhere Anzahl von Stellplätzen angewiesen ist, als ursprünglich gewollt. Es kann davon ausgegangen werden, dass in diesem Block zukünftig 320 Stellplätze entstehen werden. Dies sind zwar etwa 170 Stellplätze mehr als nach der alten Regelung möglich gewesen wären, absolut gesehen aber eine vertretbare Größenordnung. Angesichts der Tatsache, dass in der verkehrstechnische Untersuchung nachgewiesen werden konnte, dass der ursprüngliche Ansatz zu keinen Überlastungen der Knotenpunkte geführt hatte, sondern vielmehr an den meisten Stellen auf Grund des vollzogenen oder geplanten Ausbaus noch weitere Leistungsfähigkeitsreserven bestehen führt der Wegfall der der Stellplatzbegrenzung zu keinem verkehrstechnischen Konflikt.

Der Bebauungsplan ist geändert worden und entspricht diesbezüglich der in der Stellungnahme vorgetragenen Intention.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung – GL 8.2 –

Stellungnahme:

Es werde auf das Schreiben vom 04.06.2008 verwiesen, in dem die für die Planungsabsicht relevanten Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mitgeteilt wurden. Dieses Schreiben hätte weiterhin Gültigkeit. Hinweis: Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften blieben von dieser Stellungnahme unberührt.

Abwägung:

Einige der rechtlichen Grundlagen sind nicht mehr einschlägig. Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) ist am 15. Mai 2009 in Berlin und Brandenburg jeweils als Rechtsverordnung der Landesregierung in Kraft getreten (Berlin: GVBl. S. 182 Brandenburg: GVBl. II S.186.

Damit werden der gemeinsame Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV), geändert durch den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) von 2006 der Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg (LEP GR) ergänzende raumordnerische Festlegungen für den äußeren Entwicklungsraum und § 16 Absatz 6 des Landesentwicklungsprogramms 2003 abgelöst. Die sachlichen Teilpläne der Regionalen Planungsgemeinschaften zur zentralörtlichen Gliederung werden vom LEP B-B verdrängt und sind daher nicht mehr anwendbar.

Die Stellungnahme vom 04.06.2008 hatte die Übereinstimmung der Planung mit den landesplanerischen und raumordnerischen Zielen bestätigt. Aufgrund des Inkrafttretens des LEP B-B kann jedoch aus den raumordnerischen Zielen keine Stützung der textlichen Festsetzung Nr. 1.2 (nunmehr 1.1) mehr abgeleitet werden, da der Bereich um den Hauptbahnhof nun-

mehr als „Städtischer Kernbereich“ dargestellt ist. Die Begründung ist entsprechend aktualisiert worden.

DB Services Immobilien GmbH

Stellungnahme:

Durch baubedingte Grundwasserabsenkungen (Tiefgaragenanlage unter MK H 6, Startbaugrube für S 21 unter dem Südteil des MK H 1) seien die o.g. Bahnbauwerke nicht nur setzungsgefährdet.

Abwägung:

Es ist unstrittig, dass setzungsbedingte Schäden am Viadukt zwingend vermieden werden müssen. Dies ist jedoch nicht im Rahmen der Bauleitplanung regelbar, sondern kann ggf. durch Beauflagung im Baugenehmigungsverfahren oder im Rahmen der wasserrechtlichen Genehmigung berücksichtigt werden. Die gesamte Baumaßnahme sollte gutachterlich betreut und unterstützt werden. Schließlich wird ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, demzufolge bauliche Maßnahmen im Geltungsbereich, die geeignet sind nach Art und Umfang Gefährdungen der planfestgestellten Anlagen hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DBAG errichtet werden dürfen bzw. mit dem Betreiber der Anlagen abzustimmen ist. Der Bebauungsplan wird insoweit geändert.

DB Netze

Stellungnahme:

Es werde erneut darauf hingewiesen, dass die Kosten für ggf. notwendige Signalwiederholer auf der Strecke zwischen den Betriebsstellen Berlin Hauptbahnhof und Berlin Friedrichstraße nicht durch die DB Netz AG getragen werden könnten. Eine Ermittlung, ob und in welcher Anzahl Signalwiederholer aufzustellen seien erfolge erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Eine Bauausführung sei erst möglich, wenn die Maßnahmen zur Sicherstellung des Betriebes durchgeführt wären und die Signalsicht nicht beeinträchtigt würde. Ein entsprechender Vorlauf zur Installation der Signalwiederholer sei dabei einzuplanen.

Zur Finanzierung sei, wie in der vorliegenden Erläuterung des Bebauungsplanes angegeben, eine Vereinbarung zwischen DB Netz AG und dem Land Berlin herzustellen.

Es gäbe keine weiteren Einwände oder sich auf das Bebauungsplanverfahren auswirkende Planungen der DB Netz AG.

Abwägung:

Irrtümlicherweise war zum damaligen Zeitpunkt davon ausgegangen worden, dass das Land Berlin die Kosten für diese Maßnahmen übernehmen wird, da seinerzeit noch von der Festsetzung des Bebauungsplans ausgegangen worden war, bevor ein konkreter Investor für das MK H6 gefunden worden war. Dies hat sich zwischenzeitlich geändert und der Plangeber hat den Vorhabenträger für die Bebauung des MK H6 aufgefordert, sich mit DB Netze frühzeitig im Rahmen der erforderlichen Abstimmungen für die Baugenehmigung in Verbindung zu setzen. Mit Schreiben vom 23.11.2012 hat die DB Services gmbH zum Bauantrag Stellung genommen. Eine Forderung zur Errichtung und Finanzierung von Signalwiederholern ist darin nicht enthalten. Von daher erübrigt sich auch ein Hinweis im Bebauungsplan.

Im Übrigen stützt die Stellungnahme die Planung im Grundsatz.

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

Stellungnahme:

Gegen den Entwurf des Bebauungsplanes bestünden grundsätzlich keine Bedenken. Der Bebauungsplan II-201da – südlicher Bereich - berühre jedoch die privatrechtlichen Belange der WSV.

Vom B-Plan seien die beiden folgenden Grundstücke der WSV betroffen:

- Gemarkung Mitte, Flur 22, Flurstück 22 (teilweise),
- Gemarkung Mitte, Flur 922, Flurstück 1 (teilweise).

Teilflächen von beiden Grundstücken würden vom B-Plan in Anspruch genommen werden. Die Landflächen im Flurstück 22 und 922 ab der wasserseitigen Spundwand der Uferbefestigung seien für die WSV entbehrlich und könnten verkauft werden. Die Wasserflächen verbleiben in Eigentum der WSV.

Es seien zur Zeit keine weiteren Nutzungen vom WSA Berlin auf den Wasserflächen im Humbolthafen vergeben

Abwägung:

Eine Stellungnahme mit gleichem Inhalt wurde seitens des WSA bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgetragen. Gegenüber der dort formulierten Abwägung hat sich der Sachstand geringfügig geändert. Dieser neue Sachstand ist in das Kapitel „Eigentumssituation“ eingeflossen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Stellungnahme:

Es sei im Umweltbericht unter „Schutzgut Wasser“ zu ergänzen, dass für die Einleitung von Niederschlagswasser nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung (SSG) erforderlich sei.

Abwägung:

Die Begründung und insbesondere der Umweltbericht werden ergänzt. Der Grundstückseigentümer ist diesbezüglich informiert worden.

Bezirksamt Mitte – Abt. Stadtentwicklung –

Stellungnahme:

Straßen- und Grünflächenamt

Die Ausweisung der Uferpromenade als private Grundstücksfläche mit einem öffentlichen Gehrecht mindert die Nutzungsmöglichkeiten für die Privaten. „Private Grundstücksflächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet sind, können eben nicht vom Grundstückseigentümer privat (z.B. für Gastronomie) genutzt werden, da sie in erster Linie dem „Verkehrszweck“ Gehrecht zur Verfügung stehen müssen.“

Stellungnahme SGA zu dieser bisher getroffenen Abwägung:

Das öffentliche Gehrecht sei nicht für die gesamte Breite der Uferpromenade erforderlich. Die den Arkaden zugeordneten Grundstücksflächen könnten daher uneingeschränkt gewerblich genutzt werden (Beispiel Friedrichsgracht an der Spree). Weiterhin käme das öffentliche Gehrecht in hohem Maße den gastronomischen Einrichtungen zugute, da die Mischung aus öffentlichem Gehrecht und gastronomischen Angeboten Kundenströme (hauptsächlich Berlinbesucher) in die Gastronomiebetriebe locken würde.

Hinzu käme, dass der Kaufpreis für das Grundstück durch die Belastung mit einem Gehrecht ohnehin gemindert würde und es sich um die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen der Gebäude handele. Daher bliebe das SGA bei seiner Einschätzung, dass die Belastung der Uferflächen mit einem öffentlichen Gehrecht, das in seiner Breite noch zu bestimmen sei, die Nutzungsmöglichkeiten nicht einschränkt und keine Härte für die Grundstückseigentümer darstelle.

Abwägung:

Die Promenadenflächen am Hafenbecken sind mit gut 10 m schon deutlich schmaler als entlang der Spree. Promenaden sollen auch nicht auf wenige Meter kanalisierte Transiträume darstellen, sondern Flächen mit Aufenthaltsqualität.

Die private Nutzung der Arkaden ist – mit Ausnahme an den Kopfbauten - ohnehin vorgesehen. Ein öffentliches Gehrecht ist für das Entstehen von Kundenströmen nicht attraktiver als eine öffentliche Verkehrsfläche. Entscheidend ist eher eine attraktive Gestaltung, die die öffentliche Hand wesentlich besser beim Entstehen öffentlicher Flächen beeinflussen kann als bei privaten Flächen. Im Übrigen berücksichtigt die Abwägung zur Beibehaltung der Planung auch die geltende Rechtsprechung; auf eine analoge Entscheidung des OVG BB vom 16.6.2011 – OVG 2 S 47.11 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Kaufpreisgestaltung ist kein städtebaulicher Belang, der hier in der Abwägung berücksichtigt werden muss. Abstandsflächen können auch auf öffentlichen Verkehrsflächen und zwar bis zu deren Mitte liegen. Gerade zur Hafenseite hin ist die Situation völlig unproblematisch. Der Einschätzung wird nicht gefolgt und der Bebauungsplan nicht geändert.

Stellungnahme:

Die Aussage aus der Begründung: „Das Land Berlin könne einen Privaten nicht dazu zwingen, eine Beleuchtung der Flächen zu garantieren und zu unterhalten...“ führt zur folgenden Stellungnahme SGA: Der Beleuchtungszwang ergebe sich aus der Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers. Weiterhin könne mit einer geeigneten textlichen Festsetzung im Bebauungsplan Art und Umfang der Beleuchtung der Uferpromenade geregelt werden.

Abwägung:

Für eine solche Regelung im Bebauungsplan besteht keine Rechtsgrundlage. Der Vorschlag könnte nicht umgesetzt werden.

Stellungnahme:

Zu den Arkaden mit Gehrecht nördlich der Hugo-Preuß-Brücke: Trotz der Ausführung in der Begründung (Seite 110) werde aufgrund der schmalen Arkaden weiterhin das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes befürchtet. Diese Bedenken werden im Gender-Mainstreaming-Beteiligungsverfahren vom SGA vorgetragen werden.

Abwägung:

Die Aussage ist insofern obsolet, als der Entwurf der Architekten, die den 2011 durchgeführten Wettbewerb für den Bereich des MK H6 gewonnen haben, gar keine Arkaden zwischen der Hugo-Preuß-Brücke/Kapelle-Ufer und den Uferpromenaden mehr vorsehen. Vielmehr soll der Kopfbau zum Ufer hin frei auskragen und darunter eine Freitreppe angelegt werden, um den Höhenunterschied zwischen oben liegender Brücke und unten liegenden Promadenbereichen zu überwinden. Der Bebauungsplan erfährt hier folglich eine wesentliche Änderung, die indirekt auch die Anregung berücksichtigt. Die übrigen Arkaden sind den dahinter direkt anschließenden Nutzungen zugeordnet, so dass „das Entstehen von sozial gefährdeten Bereichen im Umfeld des Bahnhofes“ hier kaum zu befürchten ist.

Stellungnahme:

Zur Wegeführung für mobilitätseingeschränkte Personen: Die Uferpromenaden sollten von der Hugo-Preuß-Brücke für alle Fußgänger - ob mobilitätseingeschränkt oder nicht – auf gemeinsamen Wegen erreichbar sein. Die vorgeschlagene Selektierung mobilitätseingeschränkter Personen bei der Wegeführung werde abgelehnt. Falls rollstuhlgerechte Rampen an der Hugo-Preuß-Brücke nicht zu realisieren seien, sollte eine attraktive und gut wahrnehmbare gemeinsame Wegeführung durch die Einschnitte im Baukörper im MK H1- und im Gebäude im MK H2 geprüft werden.

Abwägung:

Gemeint kann nur das MK H6 sein. Es handelt sich bei den Kopfbauten um eine Sondersituation. Um vom oberen Brückenniveau auf das ehemalige Ladestraßenniveau zu gelangen ist eine Höhendifferenz von bis zu 7 m zu überwinden. Bei einer behindertengerechten Rampe mit einem Gefälle von maximal 6%, wäre eine Rampe in einer Länge von etwa 100 m erforderlich und zwar ohne notwendige Podeste. Dies ist aus vielerlei Gründen nicht machbar und zudem städtebaulich indiskutabel. Der städtebauliche Entwurf, den der Bebauungsplan nachvollzieht, reagiert lediglich auf die örtlichen Gegebenheiten. Eine Selektierung ist in keiner Weise beabsichtigt. Allen mobilitätseingeschränkten Besuchern stehen über das Friedrich-List-Ufer bzw. das Alexanderufer und zur Spree hin unterhalb der Hugo-Preuß-Brücke nicht diskriminierende Alternativen zur Verfügung. Die Treppenanlage ist kein Hauptweg sondern ein zusätzliches Angebot.

Eisenbahn-Bundesamt

Stellungnahme:

Die Unterlagen seien auf Vollständigkeit, Plausibilität und technische Realisierbarkeit geprüft. Das Eisenbahn-Bundesamt sei in seinen Belangen durch den Bebauungsplan II-201da – südlicher Bereich – Humboldthafen – berührt. Es werde gebeten, folgende Auflagen / Nebenbestimmungen / Festsetzungen und Hinweise zu berücksichtigen:

Immissionsschutz

Das B-Plangebiet befände sich in unmittelbarer Nachbarschaft der oberirdisch verlaufenden Stadtbahnstrecken einschließlich Hauptbahnhof und werde im westlichen Bereich von der U-Bahn und den planfestgestellten S-Bahngleisen (S 21) unterquert. Aus dieser exponierten Lage resultieren erhebliche Immissionen durch primären und sekundären Luftschall sowie durch Erschütterungen. Der vorgelegte B-Plan-Entwurf würde dem nicht ausreichend Rechnung tragen.

Abwägung:

Der Sachverhalt trifft zu. Zur Prüfung und Abwägung siehe nachfolgende Abwägung.

Stellungnahme:

Primärer Luftschall

Zu den von Eisenbahnstrecken üblicherweise ausgehenden Geräuschen trete im vorliegenden Fall bahnhofsspezifische Geräusche durch an- und abfahrende Züge, Bremsgeräusche und insbesondere Lautsprecherdurchsagen sowie bei bestimmten Witterungsverhältnisse ggf. auftretendes Kurvenquietschen hinzu. Insbesondere Lautsprecherdurchsagen und Kurvenquietschen werde wegen des Informationsgehaltes bzw. der Tonalität regelmäßig als besonders lästig empfunden. Diese speziellen Gegebenheiten bilde die DIN 4109 bei der Bemessung passiver Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend ab. Zur Minimierung des Konfliktes zwischen der vorhandenen Bahnnutzung einerseits und den oberhalb des ersten Vollgeschosses im MK H6 zulässigen Wohnungen seien Wohn- und Schlafräume ausschließlich mit Fenstern zum Innenhof zu versehen.

Die im MK H 6 vorgesehenen Luftgeschosse (I. – IV. OG) seien schalltechnisch ungünstig, da sie einen großflächigen Eintritt von Bahngeräuschen ermöglichten, die durch im Innenhof auftretende Mehrfachreflexionen noch verstärkt würden.

Abwägung:

Die beschriebenen Emissionsquellen sind in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Der Bebauungsplan überlässt die Konfliktvermeidung keinesfalls alleinig der in Berlin bauaufsichtlich eingeführten Anwendung der DIN 4109 (Anforderungen der Luftschalldämmung von Außenbauteilen). Zur Vermeidung von Konflikten hinsichtlich der Lärmbelastung und einer potentiellen Wohnnutzung wurde deshalb die textliche Festsetzung Nr. 5.3 aufgenommen, auf die in der Stellungnahme nicht eingegangen wird. Demnach sind Wohngrundrisse so zu gestalten, dass bei jeder Wohnung - je nach Größe – eine Anzahl von Aufenthaltsräumen zum weniger verlärmten Innenhofbereich entsteht. Dadurch ist gewährleistet, dass mindestens ein Schlafräum zur lärmabgewandten Seite entstehen kann. Die ausschließliche Orientierung von Wohn- und Schlafräumen zur Innenseite des Gebäudes hätte eine einseitige Orientierung der Wohnungen zur Folge und dies wiederum eine starke Beeinträchtigung der Belange Belichtung und Belüftung. Von daher wird diesbezüglich der Stellungnahme nicht gefolgt, das heißt die textliche Festsetzung 5.3 wird im Grundsatz beibehalten und an die geänderte Baukörperfestsetzung angepasst.

Die Gebäudekonfiguration hat sich gegenüber dem Stand zur Beteiligung der Behörden aufgrund des 2011 durchgeführten Wettbewerbs geändert. Auf die angesprochenen Luftgeschosse ist verzichtet worden. Völlig abgeschirmte Innenhöfe gibt es aber weiterhin nicht. Die erneute lärmtechnische Untersuchung hat die sehr hohe Lärmbelastung im Plangebiet bestätigt. Der Plangeber hat daraufhin davon abgesehen, im Bebauungsplan II-201da Wohnnutzung gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO vorzusehen. Wohnungen sind nur noch im Ausnahmefall gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO zulässig.

Stellungnahme:

Beeinflussung der baulichen Anlagen der Eisenbahnen des Bundes: Vorhandene Anlagen des Hauptbahnhofs (Humboldthafenbrücke, unterirdische Bahnhofsanlagen) sollten teilweise überbaut werden. In den Baufreigaben des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Bahnanlagen im Umfeld zum Bahnhof würden die äußeren Lasten (Überschüttungen, Erddruck) definiert. Bei sämtlichen weiteren Baumaßnahmen neben und über (bzw. unter der Brücke) vorhandenen Bauwerken seien die Nachweise der Standsicherheit der vorhandenen baulichen Anlagen der DB AG zu überprüfen. Sollten andere Lasten als bei der damaligen Bemessung der Bauwerke angesetzt werden, seien Nachrechnungen erforderlich! Da es sich um die Errichtung von Bauwerken Dritter bei diesem Bebauungsplan handle, sei der Sachbereich 2 des Eisenbahn-Bundesamtes als Bauaufsichtsbehörde der Eisenbahnen des Bundes nicht zuständig.

Es werde daher durch das Eisenbahn-Bundesamt zur Sicherstellung der Berücksichtigung der gegenseitigen Beeinflussung der Bauwerke folgende Nebenbestimmung / Festsetzung im Bebauungsplan gefordert zu übernehmen:

Der Bauherr der zukünftigen baulichen Anlagen im (MK H6 und MK H1) des Bebauungsplanes II – 201da hätte im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der DB AG die statische Berechnung zur Prüfung vorzulegen. Erst nach Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanung durch die DB AG (hinsichtlich der Beeinflussung der baulichen Anlagen der Eisenbahnen des Bundes) dürfe der Bauherr mit dem Bau beginnen. Die Prüfung der Ausführungsplanung durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde bleibe hiervon unberührt.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, hat aber nur einen indirekten planungsrechtlichen Bezug, indem im Bebauungsplan ein Hinweis auf das Abstimmungserfordernis mit der DBAG bei bestimmten Bautätigkeiten hingewiesen wird.

Der Bebauungsplan hatte bereits im Hinweis Nr. 1 auf die Belange der Bahn und den Abstimmungsbedarf hingewiesen. Der Hinweis wird präzisiert, so dass der Stellungnahme hierdurch Rechnung getragen wird. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zum Bauvorhaben im Bereich des MK H6 hat die DB Services gmbH mit Schreiben vom 23.11.2012 zum Bauantrag Stellung genommen und ihre Anforderungen an die Bebauung formuliert.

Stellungnahme:

Grundsätzliche Hinweise:

Die Betriebsanlagen der Bahn einschließlich der Schutzvorkehrungen würden Bestandsschutz genießen. Bestandsschutz beinhaltet insbesondere, dass später hinzukommende Anwohner/Nutzer an einer bestehenden Betriebsanlage der Bahn den Verkehrslärm und weitere Immissionen wie Erschütterungen zu dulden haben, die sich aus dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anlagen ergeben.

Aufgrund der vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen ggf. erforderlich werdende Schutzmaßnahmen seien im Bebauungsplan festzusetzen und vom Bauherrn in eigener Zuständigkeit zu realisieren.

Daneben sei sicherzustellen, dass bei der Umsetzung der Planungen und auch für die Zukunft gewährleistet werde, dass keinerlei Beeinträchtigungen und/oder Gefährdungen für die Betriebsanlagen der Bahn und des Eisenbahnbetriebes eintreten würden. Erforderlichenfalls seien entsprechende Vorkehrungen zum Schutz der Betriebsanlagen zu treffen.

Das Eisenbahn-Bundesamt gehe davon aus, dass die DB AG am Bebauungsplanverfahren beteiligt werde. Eine Kopie dieses Schreibens werde durch das Eisenbahn-Bundesamt an die DB AG übersandt.

Abwägung:

Der Hinweis auf die Immissionsvorbelastung durch den Betrieb der Bahn wird zur Kenntnis genommen. Die Vorbelastung des Gebiets war dem Plangeber bekannt. Ein Konflikt mit den geplanten Nutzungen ist nicht zu erwarten, da im Sinne der Konfliktvermeidung zwischen der sensiblen potentiellen Wohnnutzung gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO und Lärmbelastung der Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung Nr. 5.3 (Lärmschutzgrundrisse) Vorsorge

trifft. Die ggf. erforderlichen sonstigen passiven Immissionsschutzmaßnahmen an den Gebäuden sind im Baugenehmigungsverfahren zu regeln; es entstehen der Bahn keine Kosten. Die Sicherstellung kann nicht durch Regelungen im Bebauungsplan erfolgen. Die Belange sind im neu zu formulierenden Hinweis Nr. 1 berücksichtigt.

Die Stellungnahme ist bereits eingeholt worden und hat zu Änderungen des Bebauungsplanes geführt durch

- Ergänzung der nachrichtlichen Übernahmen
- Überarbeitung der Hinweise Nr 1 und 2

und Berücksichtigung der Änderungen in der Begründung.

Fazit

Planbild, textliche Festsetzungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

Die Belastung mit einem Radfahrrecht ist aufgrund der geänderten Gebäudekonfiguration in den Kopfbauten ebenerdig auf Promenadenniveau aufgenommen worden.

Auf die textliche Festsetzung zur Beschränkung der Anzahl der zulässigen Stellplätze (ehemals Nr. 4.1) wird verzichtet.

Es wird der Hinweis Nr. 1 dergestalt überarbeitet, dass bauliche Maßnahmen im Geltungsbereich, die geeignet sind nach Art und Umfang Gefährdungen der planfestgestellten Anlagen hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DBAG errichtet werden dürfen bzw. mit dem Betreiber der Anlagen abzustimmen ist.

Der Hinweis Nr. 2 ist neu formuliert worden, indem der Abstimmungsbedarf mit der DBAG bei Bautätigkeiten klarer herausgestellt wird. Allerdings handelt es sich nicht um Abstimmungsbedarf für „jedwede Bautätigkeiten“, sondern nur für solche, von denen eine Gefährdung der Bahnanlagen ausgehen könnte.

16 Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren

Das Planbild und die textlichen Festsetzungen sind im Bereich des MK H6 an den geänderten Städtebau auf der Basis des 2010/11 durchgeführten Wettbewerbes angepasst.

Damit verbunden sind:

- Änderung der internen Baugrenzen,
- Anhebung der maximalen Höhen um 2 m, Differenzierung zusätzlicher interner Höhengvorgaben,
- Festsetzung zusätzlicher Luftgeschosse zum Alexanderufer,
- Anhebung der zulässigen Geschossfläche auf 29.890 m² im MK,
- Anpassung der Festsetzung zu Dachaufbauten einschließlich der neuen Regelung zur Einhausung und einschließlich der Erweiterung der Zulässigkeit von Geländern,
- Wegfall der Belastung von Flächen mit einem Gehrecht in Ost-Westrichtung im MK H6,
- Änderung der Belastung von Flächen mit einem Gehrecht unterhalb der Auskragung im Kopfbau,
- Wegfall der textlichen Festsetzung Nr. 2.1, die die Anrechnung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen regelte,
- Wegfall der allgemeinen Zulässigkeit der Wohnnutzung ab dem zweiten Vollgeschoss im MK H6,
- Reduzierung des Anteils der Dachbegrünung von 70% auf 50% und Erweiterung des Kataloges für die Ausnahmen,

-
- Modifizierung der Gestaltungsregelungen und Verzicht auf eine bestimmte Farbgebung für die Fassaden.

Die Begründung einschließlich Umweltbereich ist grundlegend aktualisiert und an die geänderten Festsetzungen angepasst worden.

17 Öffentlichkeitsbeteiligung

Art und Weise der Beteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan II-201da wurde in der Zeit vom 29. Oktober bis einschließlich 29. November 2012 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Hauptstadtreferat, Brückenstraße 6, durchgeführt.

Während der Dienststunden Montag bis Mittwoch von 9.00 bis 17.00 Uhr, Donnerstag von 9.00 bis 18.00 Uhr und Freitag von 9.00 bis 15.00 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung auch außerhalb dieser Sprechzeiten bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplan mit Begründung einschließlich Umweltbericht einzusehen und Stellungnahmen abzugeben. Es lagen umweltbezogene Stellungnahmen/Gutachten zu den Themen Verkehr, Schallschutz, Lufthygiene, Wind, Fledermäuse sowie ein Abstandsflächendiagramm und eine Verschattungsstudie aus.

Zusätzlich bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplan und Begründung im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de/b-planverfahren einzusehen und auch auf diesem Wege Stellungnahmen zu übermitteln.

Auf die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde fristgerecht durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr.44 am 19.10.2012 auf S. 1913 sowie durch amtliche Anzeige am 26.10.2012 in den Berliner Tageszeitungen „Berliner Morgenpost“, „Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“ hingewiesen.

In der Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin ist auf die Behandlung nicht fristgerechter Stellungnahmen sowie auf die Unzulässigkeit eines Antrags gemäß § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung, soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht worden, die vom Antragsteller im Rahmen der Auslegung nicht oder verspätet gemacht wurden, aber hätten geltend gemacht werden können, hingewiesen wurden.

Mit Schreiben vom 30.10.2012 sind die Träger öffentlicher Belange des letzten Verfahrensschritt 2008 und vier Anrainer (Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter) über die Öffentlichkeitsbeteiligung informiert worden.

Etwa 4 Bürgerinnen und Bürger machten persönlich von der Möglichkeit Gebrauch, sich in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt über die Planungen zu informieren. 1 Person (und) trug(en) sich in die ausgelegte Liste ein. Während der Beteiligungsfrist gingen insgesamt 8 Stellungnahmen ein, davon 2 per e-Mail über das im Internetangebot bereitgestellte Formular. Vier Träger öffentlicher Belange haben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Die Anregungen wurden anschließend nach Themen sortiert und abgewogen.

Ergebnis der Beteiligung

1. Städtebauliches Konzept/Dichte

Stellungnahme:

Man sehe die (fast) komplette Umbauung des Humboldthafens sehr kritisch, da hier das Land Berlin die Möglichkeit vererbe, eine interessante Freifläche am Wasser zu gestalten.

Bemängelt werde, dass die Bürogebäude das Hafenbecken stark in ein steinernes Bett "einquetschen" würden und der Blick, den ja noch das Fenster des Spreebogenparks aufzeigen wollte, noch zusätzlich zu der Straßenbrücke verbaut werde. Die ursprüngliche Planung der Umbauung aus den 1990er Jahren sei wesentlich filigraner und verträglicher gedacht. Jetzt seien es Baublöcke, die den Hafen umgeben, vorher seien es schmale Riegel mit Durchgängen in den untersten Geschossen gewesen.

Abwägung:

Die Idee der kompletten Hafenumbauung ist Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ aus dem Dezember 1994 (Entwurf Professor Ungers) und ist im Laufe der Jahre in vielen Varianten überprüft worden. Sie war jedoch stets erklärtes städtebauliches Ziel was sich u. A. im Planwerk „Innere Stadt“ niedergeschlagen hat. In diesem Planwerk ist nunmehr die Hafenumbauung so kartiert, wie sie 2007 von Prof. Winkens weiterentwickelt worden war. Dieses städtebauliche Ziel ist am 11. Januar 2011 vom Senat beschlossen worden und somit als Ergebnis einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) zu berücksichtigen. Gegenüber der ursprünglichen Entwurfsidee sieht das jetzige Konzept zwar kompaktere Blockstrukturen für das MK H1 und MK H6 vor, allerdings reichten die Kopfbauten auch vorher bis an den Hafenhals. Durch den Verzicht auf eine Überbauung des Hafenhalses haben sich die Blickbeziehungen vom gegenüberliegenden Spreebogenpark sogar verbessert. Lediglich die Aufständierungen zum Bahnhofsvorplatz und zum Alexanderufer wurden verkleinert. Blickbeziehungen sind aber auch hier durch die etwa 17 m breiten Luftgeschosse möglich. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Es wird mehr Luft und Licht für die Stadt und keine so starke Verdichtung gefordert.

Abwägung:

Dieses grundsätzliche Thema ist in der Begründung Kapitel 5.2 zum Bebauungsplan ausführlich behandelt und abgewogen worden. Dabei spielt insbesondere die Priorität der Innenentwicklung und die direkte Nachbarschaft zum Hauptbahnhof eine entscheidende Rolle, die eine Verdichtung nahelegen. Der Stellungnahme wird an dieser Stelle nicht entsprochen.

2. Städtebauliche Kriminalprävention

Stellungnahme:

Aus polizeilicher Sicht bestünden gegen die vorgelegten Planungsinhalte keine Bedenken. Im südlichen Bereich des Humboldthafens seien nur wenige Straftaten zu verzeichnen. Dies liege vorrangig an der bisherigen Nutzung als Brache.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine grundsätzliche Bestätigung der Planung hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange gemäß § 1 Abs.6 Nr. 3 BauGB.

Sie können jedoch auf der Ebene der Bauleitplanung u.a. mangels rechtlicher Grundlagen nicht gesichert werden. Es ist jedoch seitens des Plangebers beabsichtigt, die vorgebrachten Belange durch eine weitere Einbindung der Kriminalprävention außerhalb der rechtlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritte so weit wie möglich zu beachten. Die Stellungnahme wurde zudem sowohl an das Landschaftsplanungsbüro, das die Vorplanung für den öffentlichen Raum (Uferpromenaden) betreut wie auch an das Architekturbüro für den Block MKH6 weitergegeben.

Stellungnahme:

Die Wege in und aus den Blöcken sollten durch Sichtachsen eine klare Orientierung für den Nutzer aufweisen und sich nach den Seiten hin abgrenzen. Es werde die Anlage von die Blöcke querenden hohen und ineinander gegenüber liegenden Passagen begrüßt, die Sichtbezüge ermöglichten. Sie sollten auch in ihrer Ausgestaltung (Beleuchtung, Freiheit von Ni-

schen etc.) Sicherheitsbedürfnisse der Nutzer berücksichtigen. Dies gelte auch für die am Alexanderufer geplanten Höfe.

Abwägung:

Es liegt der angesprochene Sicherheitsaspekt im eigenen Interesse des Grundstückseigentümers, so dass von einer auseichenden Beleuchtung ausgegangen werden kann. Die Anregung zu den Sichtachsen ist bereits berücksichtigt. Die Stellungnahme stützt die Planung. Die Empfehlung zur Gestaltung der Höfe wurde an die Architekten weitergegeben.

Stellungnahme:

Reine Dienstleistungsnutzungen ohne Anteile von Wohnnutzung hätten aus polizeilicher Sicht zur Folge, dass keine „soziale Kontrolle“, vor allem zur Nachtzeit, stattfände. Damit hätten Straftäter (Einbrecher, Sachbeschädiger...) ein ideales und ungestörtes Betätigungsfeld. Man sei sich bewusst, dass im Vorfeld der Planung bereits ausführlich über diesen Punkt diskutiert wurde und dass Wohnnutzungen an dieser Stelle aufgrund der Lärmbelastung als kritisch betrachtet werden. Wir geben trotzdem zu bedenken, dass eine Nutzungsmischung umgesetzt werden sollte, die auch nachts noch weitgehende soziale Kontrolle ermöglicht. Soziale Kontrolle bedeute, dass die natürliche Überwachung durch die Nutzer geschieht. Dies stelle eine wichtige Alternative zu der formellen Überwachung durch Polizei und Ordnungsamt dar und helfe- auch kleinere Reibungs- und Konfliktpunkte schon frühzeitig aus der Welt zu schaffen bzw. schon im Ansatz zu unterbinden.

Abwägung:

Der Plangeber teilt die grundsätzliche Befürwortung einer Nutzungsdurchmischung mit Wohnen. Er hat aber nach einem sehr intensiven Abwägungsprozess auf eine erzwungene oder zulässige Wohnnutzung im Plangebiet – außerhalb der in Kerngebieten ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzung – verzichtet. Die Lage und Konfiguration der Baukörper in diesem Teil des Kerngebiets um den Humboldthafen sind insbesondere wegen der Lärmbelastungen nicht für eine Wohnnutzung prädestiniert. Wohnen wird aber im nördlich angrenzenden Bebauungsplan II-201db voraussichtlich ermöglicht bzw. festgeschrieben. Soziale Kontrolle kann aber durch Gastronomie und andere publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss teilweise hergestellt werden. Das dem MK H6 gegenüberliegende Haus der Zukunft ist zudem auf hohe Besucherfrequenzen ausgelegt. Das MK H1 liegt unmittelbar am Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofes mit entsprechender Publikumsfrequenz, also einer ganz besonderen Situation. Im Übrigen ist auch Wohnnutzung kein Garant für soziale Kontrolle gerade in den Nachtzeiten. Der Objektschutz eines Gebäudes obliegt dem Grundstückseigentümer und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Stellungnahme:

Tiefgaragen sollten farblich hell gestaltet und sehr gut beleuchtet sein, keine uneinsehbaren Ecken und Nischen haben und über unverstellte Sichtachsen verfügen. Es müsse eine klare zielgerichtete Beschilderung erfolgen, deren Logik sich dem Nutzer erschließt, wobei gleichzeitig eine Überschilderung zu vermeiden sei. Somit werde eine schnelle Orientierung erreicht, die ein Unsicherheitsgefühl des Nutzers unterbinde. Da die potentiellen Zufahrten z. B. in den „Höfen“ am Alexanderufer vorgesehen seien, sei dort besonders auf Übersichtlichkeit zu achten. Eine Videoüberwachung sei anzuraten. In der Vergangenheit sei eine Vielzahl von Straftaten aufgrund einer guten Videoanlage aufgeklärt worden.

Abwägung:

Die Empfehlung wurde an die Architekten weitergegeben. Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Hinweise nicht regelbar.

3. Verkehr

Stellungnahme:

Gegen den Bebauungsplan bestünden aus verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme der für Verkehr zuständigen Abteilung der Senatsverwaltung und Umwelt bestätigt die Planung im Grundsatz.

Stellungnahme:

Das Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet überschreite allein schon durch die bisherigen Wohn- Gewerbe und Büronutzung, sowie durch Museen, Theater und städtebaulicher Sehenswürdigkeiten das zulässige Maß. Jede weitere Bebauung erhöhe das Chaos. Eine Entlastung sei jedenfalls nicht ersichtlich. Das bedeute aber auch, dass in dringenden Notfällen die Charité nicht zügig erreicht werden könne mit letalen Folgen für die Betroffenen.

Abwägung:

Die heutigen Verkehrsstörungen sind vor allem in der Invalidenstraße zu verzeichnen und nicht zuletzt auf den Bau der Straßenbahnanlagen zurückzuführen, die ja als zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel zukünftig einer Entlastung des Verkehrs dienen soll.

Für den Bereich des Straßenzuges Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelle-Ufer kann die Aussage über ein Verkehrschaos nicht nachvollzogen werden. Die Verkehrssituation ist gutachterlich untersucht worden und das Ergebnis mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt worden. Diese hat keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Dem Gutachten zur Folge liegen sogar Kapazitätsreserven für die angrenzenden Knotenpunkte vor. Die Charité hat zum Alexanderufer hin nur eine untergeordnete Anbindung. Die Haupteinschließung erfolgt über die Luisenstraße, so dass die geäußerten Folgeerscheinungen für das Krankenhaus nicht erkennbar sind. Die Stellungnahme führt zu keiner geänderten Abwägung.

Stellungnahme:

Aus der Begründung S. 76 gehe hervor, dass die Bewertung der Erschließungssituation auf Bestandszahlen aus dem Jahr 2005 basiere und, dass das B-Planverfahren die Verkehrsprognosedaten 2015, die 2010 offiziell durch die Prognosedaten 2025 ersetzt wurden, berücksichtigt. Mittlerweile liege seit 2010 die Verkehrsmengenkarte 2009 vor. Seitens des Fachreferates VII A werde dazu folgende Stellungnahme abgegeben: „Der B-Plan brauche mindestens eine Aussage, ob die Verkehrsprognose 2025 die Werte bestätigt.“

Abwägung:

Bezug nehmend auf die Stellungnahme ist die zuständige Abteilung um die Bereitstellung der aktuellen Prognosedaten (2025) gebeten worden. Nach Vorlage der Werte können sie im weiteren Verfahren berücksichtigt werden, um anhand der Prognosewerte eine abschließende Prüfung vornehmen zu können. Für den Bereich des MK H6 sind keine Auswirkung zu erwarten, da es sich um ein Geschäfts-/Bürogebäude handelt mit keiner hohen Fluktuation im Ziel- und Quellverkehr. Großflächiger Einzelhandel ist hier nicht zulässig.

4. Umweltbelange

Stellungnahme:

Es fehle die Festsetzung von Fassaden, die mit selbstklimmenden oder rankenden Pflanzen zu begrünen seien. Dies käme nicht nur Vögeln, Insekten und Fledermäusen zugute, sondern hätte auch positive Wirkung auf Klima und Wasserhaushalt.

Abwägung:

Auf eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wurde bewusst verzichtet, da eine derartige Gestaltung städtebaulich an dieser Stelle als unpassend bewertet wurde, da sie dem urbanen Charakter der Hafensituation nicht entspricht.

Stellungnahme:

Zum Biotop- u. Artenschutz sage der Umweltbericht aus: „Den hier formulierten Zielen wird insoweit entsprochen, als dass der Bebauungsplan die Neuordnung der Ufernutzung im Sinne einer öffentlichen Durchwegung und die Stärkung der baulichen Beziehung auf das Spreeufer vorsieht.“

Es wird bezweifelt, dass das mit vom LaPro formulierten übergeordneten Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftsplanung zu tun habe. Gemäß Umweltbericht, S. 32 seien die für Biotop- und Artenschutz genannten Ziele nur eingeschränkt relevant, weil es nur geringen Vegetationsbestand mit sehr geringer biotischer Vielfalt gibt. Da zu den Zielen außer Erhalt auch die Schaffung, Entwicklung und Verbesserung (z.B. zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, des gebietstypischen Baumbestandes und der Biotopqualität) zählen, sei dieses Argument paradox.

Abwägung:

Würde der Plangeber der Argumentationsschiene folgen, wäre die Entwicklung der biotischen Vielfalt als Maxime planerischen Handelns anzusehen, der gegenüber die Entwicklung von städtischen Strukturen zurückstehen müsste. Die Entwicklung von Natur und Landschaft ist jedoch nur ein Belang unter vielen, ein zwingendes Optimierungsgebot besteht nicht. In der Abwägung sind auch andere Belange wie Denkmalschutz, Innenentwicklung, Schaffung von Arbeitsplätzen etc. zu berücksichtigen. Die Aussage im Umweltbericht wird nicht geändert.

Zudem sind derartige Entwicklungsmaßnahmen an anderer Stelle deutlich wirksamer, wenn bereits eine entsprechende Vegetation vorhanden ist und ufernahe Flächen für den Biotopverbund aufgrund ihrer Lage und Verbindung zu angrenzenden Lebensräumen vielfältige Vernetzungsaufgaben erfüllen können. Der von der Planung betroffene Bereich könnte selbst bei Erfüllung aller in der Stellungnahme vorgeschlagenen Maßnahmen nicht eine dem Aufwand entsprechende Lebensraumqualität entwickeln und würde wohlmöglich durch (der Argumentation der Stellungnahme folgend z.B. Fassadenbegrünung und Baumpflanzungen) eine gewisse Lockwirkung auf Vögel und Fledermäuse die schienenverkehrsbedingte Schlagopferzahl erhöhen und so die innerstädtische Konfliktsituation für mobile Arten eher verschärfen. Wenig oder nicht mobile Arten würden die Flächen voraussichtlich weiterhin nur schwerlich nutzen können (siehe beschriebene bestehende Barrieren). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt und der Umweltbericht nicht verändert

Stellungnahme:

Die Artenvielfalt der Tiere und des Spontanbewuchses werde beseitigt. Das Einzugsgebiet der Fledermäuse, vieler Nager und Vögel auf dem Wasser und auf dem Land werde beeinträchtigt. So wie sich die Eichelhäherpaare zurückziehen werde und aus dem dortigen Stadtbild mangels Lebensraum mit anderen Vögeln und Tierarten insbesondere im Uferbereich verschwinden wird es auch auf dem Wasser sein. Die sich gerade angesiedelten scheuen Reiherenten werden zum Rückzug gezwungen. Damit verschlechterten sich die gesamten Lebensumstände für Mensch und Tier.

Abwägung:

Derzeit ist die Fläche größtenteils unbewachsen und weist nur sehr vereinzelt spontanen Bewuchs auf, der alles andere als vielfältig ist (nitrophile Ruderalvegetation, vgl. aufgeführte Arten im Umweltbericht). Sie steht für viele Tierarten (auch die in der Stellungnahme genannten) aufgrund der größtenteils fehlenden bzw. artenarmen Vegetation, aber auch der wechselnden Zwischennutzungen gegenwärtig nicht als Lebensraum zur Verfügung; wenn die Fläche aufgrund der Bebauungsplanung weiterhin nicht zur Verfügung steht, sorgt dies nicht für den behaupteten Rückzug einzelner Arten aus dem Stadtgebiet. Es ergibt sich kein weiterer Untersuchungsbedarf.

Stellungnahme:

Auch zum Landschaftsbild sei die Argumentation im Umweltbericht abwegig. „Die vorliegende Planung folgt den Zielen zum Erhalt und zur Entwicklung prägender Landschaftselemente sowie der Anlage ortsbildprägender Freiflächen durch eine ansprechende, erstmalige Gestaltung einer öffentlichen Uferpromenade.“ Denn Ziele seien u. a.. Entwicklung markanter Grünstrukturen, raumbildender Leitbaumarten, des Grünanteils (Dach-, Fassadenbegrünungen), begrünter Straßenräume und Stadtplätze

Abwägung:

Auch für die Entwicklung des Landschaftsbildes gibt es kein Optimierungsgebot für Grünflächen. Das städtische Landschaftsbild ist vielmehr weitgehend von Bebauung geprägt. An der hier in Rede stehenden Situation ist es aber gerade der Wechsel aus Stadtkante nördlich der Spree und quasi offenem Landschaftsraum des Spreebogens einschließlich der Wasserflächen, der prägend für das Landschaftsbild ist. Es erfolgt keine Änderung des Umweltberichtes.

Stellungnahme:

Nicht nur der Widerspruch zu den übergeordneten Planungen spreche für eine Planungsänderung zugunsten der Festsetzung öffentlicher Grünflächen, sondern auch die in der Begründung aufgezeigte negative Wirkung auf sämtliche Schutzgüter und deren Wechselwirkungen.

Abwägung:

Im Umweltbericht aufgezeigte negative Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter könnten sich unabhängig von der Aufstellung des Bebauungsplans aus der gegenwärtig planungsrechtlich jederzeit möglichen Nutzung des Geländes ergeben. Die in der vorliegenden Planung konkretisierten Ziele für die Nutzung sehen im Gegenteil ebenfalls eine Verbesserung für das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung vor, die ohne die Aufstellung des Bebauungsplans nicht sichergestellt wäre. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen, der Umweltbericht wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Statt der vom LaPro für die Erholung und Freizeitnutzung geforderten Neuanlage eines Grünzugs mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten werde die vorliegende Planung damit begründet: „Die Bebauungsplanung macht die Uferbereiche der Öffentlichkeit zugänglich, verbessert entschieden die Aufenthaltsqualität und schafft repräsentative Freiflächen im Rahmen einer stadtbildprägenden Gesamtkonzeption.“ Das erfülle jedoch auch eine öffentliche Grünfläche entlang der Ufer!

Abwägung:

Es erfolgt die Umsetzung des im FNP dargestellten Grünzugs in Form von öffentlichen Uferpromenaden, ergänzt um einen Abschnitt des Alexanderufers mit beidseitigem Radweg. Die Uferpromenaden stehen Fußgänger und Radfahrer zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Zur Art der Gestaltung der Promenade trifft das LaPro als übergeordnete gesamtstädtische Planung keine Aussagen. Von daher steht die Planung im Einklang mit den Zielen des LaPros. Aus der Stellungnahme ergibt sich kein Änderungserfordernis.

Stellungnahme:

Flora

Lückiger Bewuchs, teils ruderal, teils Sträucher, ein Baum StU 82. Glücklicherweise seien für die Vegetationsentwicklung die Flächen nicht frei zugänglich. Der genaue Umfang der Vegetationsflächen werde nicht nachvollziehbar als gering dargestellt, Bestandsaufnahmen seien offensichtlich nicht gemacht worden. Es fehlten Angaben zu Flächengrößen.

Abwägung:

Die Behauptung, eine Bestandsaufnahme sei nicht erfolgt, ist unzutreffend (die Beschreibung der Vegetation aus dem Umweltbericht wird in der Stellungnahme selbst zitiert). Auf eine Quantifizierung des spontanen Bewuchses wurde verzichtet, da eine flächige Aufnahme aufgrund der größtenteils nur stark vereinzelt Vegetationsvorkommen höchstens in den Hangbereichen der Hugo-Preuß-Brücke möglich gewesen wäre. Zudem ist der Bewuchs aufgrund temporärer Zwischennutzungen sehr wechselhaft und größtenteils äußerst kurzlebig. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf

Stellungnahme:

Fauna

Während einer Begehung im April 2012 seien keine besonderen faunistischen Beobachtungen gemacht worden. Es werde gefragt, was unter einer besonderen faunistischen Beobachtung zu verstehen sei. Was seien denn keine besonderen Arten oder große Populationen? Es werde gefragt, wer die Begehung gemacht habe, wie lange diese gewesen sei, wieso sie nur einmal gemacht worden sei und nach welchen Tiergruppen gesucht worden sei?

Es werde auf bekannte Ergebnisse von Untersuchungen zur Laufkäferfauna auf dem Areal der heutigen O2-World an der Warschauer Straße verwiesen, wo u.a. zwei in Berlin vom Aussterben bedrohte Arten, (*Harpalus modestus* und *Lionychus quadrillum*) auf Schotterflächen gefunden worden seien. Eine Begehung im April hätte diese Funde nicht ergeben.

Ein Fachgutachten zum Fledermausvorkommen sei in Auftrag gegeben, das nicht nur div. Vorkommen bestätigte, sondern auch noch Vermeidungs-, Minderungs-, Ersatzmaßnahmen vorschlug. Diese wurden nur rudimentär durch 50%-ige Dachbegrünungen in die Planung übernommen (keine Aufnahme der geforderten Ersatzlebensstätten, keine Schaffung weiterer heimischer Vegetationsstrukturen durch Fassadenbegrünungen und Grünanlagen, keine Bäume – auch keine insektenfreundlichen Lampen im Außenbereich). Der Vorschlag, bei der Bepflanzung heimische Arten zu verwenden, läuft voll ins Leere, da es keine Vegetationsflächen geben wird.

Maßnahmen: Erhöhung der Vegetationsflächen, Fassadenbegrünungen, Baumpflanzungen, Vegetation: heimische Arten

Abwägung:

In Abstimmung mit den Fachbehörden erfolgten außer für die Tierartengruppe der Fledermäuse keine gesonderten faunistischen Untersuchungen. Diese waren aufgrund der Untersuchungsergebnisse im Rahmen des VZB-Planfeststellungsverfahrens (vgl. auch Hinweis auf die Untersuchungen im Umweltbericht) sowie der vorhandenen Flächenbeschaffenheit und des entsprechend weitgehenden Fehlens von Habitatfunktionen als nicht erforderlich erachtet wurden. Bei der vegetationskundlichen Untersuchung der Fläche im April 2012 wurde besonderes Augenmerk auf faunistische Vorkommen gelegt. Es wurden lediglich drei Vogelbeobachtungen auf den Flächen gemacht, bei denen es sich jeweils um Ubiquisten handelte (Nebelkrähe, Haussperling). Die größtenteils sichtbar verdichteten, wiederkehrend gestörten und teils befestigten vegetationslosen Bereiche sind als Lebensraum gefährdeter Laufkäfer- und sonstiger Insektenarten insbesondere eingedenk der Beschaffenheit angrenzender Flächen nicht geeignet. Die größtenteils voll befestigten Uferkanten weisen ebenfalls keine geeigneten Lebensräume für Wasservögel oder Quartiersgelegenheiten für Fledermäuse auf.

Die Artengruppe der Fledermäuse wurde in Abstimmung mit den Fachbehörden aufgrund der bekannten Fledermausvorkommen am Charitégebäude und der allgemeinen Leitlinienfunktion der Spree für Fledermäuse untersucht, da somit ein Vorkommen von Vertretern dieser Tierartengruppe im Plangebiet als wahrscheinlich eingestuft werden konnte. Die Ergebnisse des Fachgutachtens zur Fledermausfauna stellen neben den das Gebiet überfliegenden Individuen (über dem Wasser jagende Tiere) auch fest, dass sich am Humboldthafen keine Quartiere befinden und somit Quartiersbeseitigungen im Zuge der neuen Nutzung des Geländes ausgeschlossen sind; die Jagd über dem Gewässer ist auch nach Durchführung der Planung möglich. Eine erhebliche negative Auswirkung der Planung auf Fledermäuse lässt sich nicht ableiten; die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht als „Vermeidungs-, Minderungs- und Ersatzmaßnahmen“ im Sinne der Eingriffsregelung zu verstehen, sondern haben höchstens empfehlenden Charakter. Sie finden sich ebenso bereits als Empfehlungen für die Gestaltung der Dachbegrünung im Umweltbericht wieder. Eine Änderung des Umweltberichts ist nicht erforderlich

Stellungnahme:

Schutzgut Boden

Zurzeit seien ca. 30% versiegelt, später 100% des Gebietes – das sage alles! Tiefgaragen und besondere Bauweisen gegen Erschütterung kommen hinzu. Laut Begründung, S. 44 dass der sparsame Umgang mit Grund und Boden trotzdem gesichert ist, weil „in der Folge der Landschaftsverbrauch an anderer Stelle minimiert werden kann“, hört sich gut an, entbehrt aber jeder Grundlage. Wo ist denn diese andere Stelle? Uns sind keine Beispiele bekannt!

Maßnahmen: Nur auf S. 44 wird gesagt, dass Wege und Zufahrten möglichst in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden sollten. Dies ist keine Festsetzung, dies liest später kein Mensch. Derartige Aussagen sind nur bei Festsetzungen wirksam. Maßnahmen: Wirksamer Bodenschutz lässt sich nur durch eine Festsetzung des Versiegelungsgrades der Freiflächen auf maximal 50% erzielen!

Abwägung:

Es ist erklärtes Ziel des Bundesgesetzgebers, die Innenentwicklung allgemein zu fördern und Freiräume zu erhalten. Dies trifft auch für die landesplanerischen Zielsetzungen in Berlin zu. Es geht dabei nicht um eine bestimmte „Stelle“, sondern um ein Prinzip. Die Innenentwicklung ist angesichts der Tatsache, dass die Metropole an Bewohnern und Arbeitsplätzen zunimmt, besonders virulent. Die gestellte Frage kann nur als rhetorisch aufgefasst werden, verfügt das Land Berlin doch über einen Anteil von knapp 33% Wald- und Grünflächen am Stadtgebiet. Abgesehen davon verkennt der Einwender, dass eine vollständige Versiegelung und Bebauung bereits im Rahmen des § 34 BauGB zulässig wäre. Der geforderten 50%igen Versiegelung nachzukommen, würde einen Verzicht auf den durch Wettbewerbe und Gutachterverfahren entwickelten Städtebau bedeuten. Der Stellungnahme wird im Rahmen der Abwägung nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Schutzgut Wasser - Grundwasser

Auch die Grundwasserneubildung wird durch die geplante Neuversiegelung verhindert. Die Tiefgeschosse werden den Grundwasserstrom behindern (S. 45) Durch die mögliche komplette Versiegelung ist auch das Regenrückhaltevermögen der Böden extrem verschlechtert. Es kommt zu höheren Verdunstungsraten und Schwülegefährdungen. Dieser Punkt gehört deshalb ebenfalls in die Aussagen zum Schutzgut Mensch!

Maßnahmen: Der Freiflächen-Versiegelungsgrad darf maximal 50% betragen. Dies ist per Festsetzung zu sichern. Und diese Freiflächen müssen begrünt werden.

Abwägung:

Durch die vorliegende Planung wird es angesichts der gegenwärtigen Bebauung der angrenzenden Areale und des vergleichsweise kleinflächigen Plangebiets nicht zu einer derart nennenswerten Veränderung der Schwülegefährdung oder Verdunstungsleistung (gegenwärtig größtenteils vegetationslose Fläche!) kommen, als dass dieser Punkt zusätzlich beim Schutzgut Mensch zu erörtern wäre. Im Übrigen ist auch hier bei der Abwägung geltendes Baurecht zugrunde zu legen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Schutzgut Klima - Klima/Luft

Die Stellungnahme zitiert Aussagen aus dem Umweltbericht denen zufolge seit 1996 eine Verschlechterung der klimatischen Ausgangssituation und der übergeordneter Austauschfunktion stattgefunden hat. Dies ist unter anderem darauf zurück zu führen, dass in den vergangenen Jahren zunehmend offene Bereiche in der Innenstadt bebaut und versiegelt wurden.

Vorzunehmende Maßnahmen seien: Erhöhung der Vegetationsflächen (so.) auch Fassadenbegrünungen sind notwendig. In diesem Sinne müssen Bepflanzungen und hier insbesondere Pflanzungen großkroniger Bäume (z.B. Alleen) festgesetzt werden.

Abwägung:

Die in Rede stehende Planung betrifft einen Raum, der die Pflanzung von Alleen nicht ermöglicht. Die wiederholt geforderten Fassadenbegrünungen entsprechen an dieser Stelle nicht dem städtebaulichen Konzept.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Da unter den in der textlichen Festsetzung 6.1. benannten „Beleuchtungsflächen“ Beleuchtungsflächen wie z.B. Lichtkuppeln gemeint seien und nicht beleuchtete Hubschrauberlandeplätze und da diese nicht geplant seien, könne diese Einschränkung eigentlich gestrichen werden.

Abwägung:

Für den Umfang der Dachbegrünung ist nicht entscheidend, für welche technische Einrichtung die Ausnahme in Anspruch genommen werden kann, sondern bis zu welchem Prozentsatz. Die textliche Festsetzung wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Bereits jetzt bestünden hohe Belastungen – in weiten Teilen des Gebiets sogar über den Grenzwerten, die sich verschlechtern würden und durch passive und aktive Schallschutzmaßnahmen geregelt werden müssten, um die geplanten Nutzungen zu ermöglichen. Inzwischen würden diese Belastungen sogar als üblich betrachtet. Hohe Immissionen im Bestand und das erwartete höhere Verkehrsaufkommen ließen die Belastungen steigen. Dies solle durch Festsetzungen von Wohnungen zu lärmabgewandten Seiten und schalldämmende Dauerlüftungseinrichtungen und zur Ausrichtung von Schlafzimmern und Räumen, an denen höhere Pegel ermittelt wurden (S. 41/42) zu den Innenhöfen.

Abwägung:

Es handelt sich in der Tat um eine stark vorbelastete Ausgangssituation, auf die der Plangeber reagiert hat. So sind Wohnungen im Plangebiet – entsprechend der BauNVO im Kerngebieten – nur im Ausnahmefall zulässig. Nur dann kommt die beschriebene Festsetzung zum Tragen. Die Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung der Begründung. Die Wiedergabe der Maßnahme zur Minderung möglicher Erschütterungswirkungen ist korrekt.

Stellungnahme:

In Anbetracht des fehlenden Gutachtens PM 2,5 wurde für den B-Plan II-201db beschlossen, dieses Gutachten anhand der Prognose 2025 erarbeiten zu lassen. Die beiden B-Pläne müsse man an dieser Stelle harmonisieren.

Abwägung:

Da die Situation im Norden des Humboldthafens durch die stark belastete Invalidenstraße sich deutlich vom südlichen Teil (Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da) mit erheblich weniger Belastungen unterscheidet, ist mit der zuständigen Fachbehörde vereinbart worden, dass die angesprochene „Harmonisierung“ durch eine gutachterliche Abschätzung für den Geltungsbereich II-201da vorgenommen werden sollte und dies ausreichend ist. Das Ergebnis ist in den Umweltbericht eingeflossen. Es sind keine Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt worden.

Stellungnahme:

Ein weiteres Verkehrsaufkommen führe zwangsläufig zu einer höheren Lärmbelastung. In soweit sei die geplante Erhöhung der Bauten unzulässig. Schon jetzt werde in der Reinhardtstrasse die zumutbare Belastung durch den Verkehrslärm überschritten.

Auch die Lufthygiene und der Wind würden in der Stadt durch die geplante Baumaßnahme beeinträchtigt. Zurzeit bestehe über dem Tiergarten, dem Humboldthafen und entlang der

Wasserstraße am Hamburger Bahnhof eine schon jetzt verhältnismäßig enge Schneise zur Klimatisierung des nördlichen Teils der Stadt. Diese werde weiter verengt und vermutlich sogar ihrer Funktion ganz beraubt.

Abwägung:

Wie beschrieben ist die ehemals bedeutsame klimatische Ausgleichsfunktion des Gebiets gegenwärtig deutlich geringer zu bewerten. Der Luftaustausch wird bereits durch diverse Baulichkeiten in der Umgebung eingeschränkt; insbesondere in Nord-Süd-Ausrichtung (u.a. Bahnviadukt, Gebäude des Hauptbahnhofs). Die vergleichsweise kleinräumige Planung führt entsprechend nicht in erheblichem Ausmaß zu einer Verstärkung bestehender Einschränkungen der Durchlüftung. Es resultiert kein Handlungsbedarf für den Bebauungsplan.

5. Gestaltung/Werbeanlagen

Stellungnahme:

Immerhin seien Festsetzungen zur Verhinderung von wechselnden und bewegten Werbeanlagenlichtern getroffen sowie reine Glasfassaden und der Einsatz von Spiegelglas untersagt.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planungsintention.

6. Verfahren/Sonstiges

Stellungnahme:

Verwunderlich sei, dass als wesentlicher Planinhalt unter Punkt 4.2 der Begründung bereits Grundzüge der Abwägung dargestellt seien. Eine Abwägung dürfe erst nach der Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen. Mit der vorher gehenden Beteiligung der TÖB könne deshalb eine Abwägung noch nicht erfolgen. - Für diesen Plan II-201da habe es keine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gegeben. Oder sei diese Planauslegung nur als Pro-forma-Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung gedacht?

Abwägung:

Der Abwägungsprozess setzt mit der Einleitung eines Verfahrens ein – beispielsweise mit der Formulierung einer städtebaulichen Zielsetzung. Sie kann sich im Laufe des Verfahrens ändern. Die abschließende Abwägung erfolgt gemäß § 214 Abs. 3 BauGB nach Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Beschlussfassung. Insofern ist die Auffassung zum Abwägungsvorgang ist nicht zutreffend. Ebenso ist es nicht zutreffend, dass eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nicht stattgefunden habe. Die Beteiligung des damals noch nicht geteilten Planes II-201d fand im März/April 2007 statt. Der Einwander selbst hat darauf Bezug genommen. Aus der Stellungnahme resultiert kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Insbesondere aufgrund der Notwendigkeit der Festsetzung von Pflanzflächen im Plan aber auch der Aufnahme weiterer ökologischer Festsetzungen wie Fassadenbegrünung und insektenfreundliche Leuchtmittel, sei eine Planungsänderung jedoch sowieso geboten!

Abwägung:

Es besteht keine Notwendigkeit zur Festsetzung von Pflanzflächen und zur Planänderung.

Stellungnahme:

Mit der Änderung des Luftverkehrsgesetzes werde die Anlagenschutzbereiche von (Flug-) Navigationseinrichtungen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) begutachtet. Die habe zur Folge, dass die geplanten Bauvorhaben in dem betrachteten Gebiet dem BAF, über die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin, zur Kenntnis und zur Entscheidung über die Betroffenheit der Anlagenschutzbereiche vorzulegen seien.

Die von der Obersten Luftfahrtbehörde des Landes Berlin zu treffende luftrechtliche Entscheidung hinsichtlich der Bauschutzbereiche Tegel sei davon unabhängig. Konkret bedeutet dies, dass für die im Bereich des Humboldthafens geplante Bebauung bis 100 m über Grund keine luftrechtliche Zustimmung erteilt werden müsse.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen hat aber hier keine Auswirkung auf die Planung.

Fazit:

Der Verfahrensschritt hat zu keiner Änderung geführt, die den Bereich des MK H6 oder die unmittelbar angrenzenden Erschließungs- und Promenadenflächen betreffen.

18 Beteiligung der Behörden gemäß und § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 29.10.2012 sind parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung insgesamt 8 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter, die von den Änderungen nach Durchführung der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB betroffen waren, angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 29. November 2009 gebeten worden. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen von insgesamt 7 Stellen eine Stellungnahme ein. Ergänzend ging am 18.01.2013 eine weitere Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt- Abt. X OI 12 ein, die ebenfalls in die Abwägung eingeflossen ist.

Ergebnis der Beteiligung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Abt. X OI 12

Stellungnahme:

Die nachfolgende Stellungnahme berücksichtige die Betroffenheiten des Objektbereichs Ingenieurbauwerke (SenStadtUm X 01) und des Objektbereichs Wasser (SenStadtUm X OW) der Abteilung Tiefbau, die sich aus den Änderungen des Bebauungsplanentwurfs ergeben hätten und im Wesentlichen in der Begründung unter Nr. IV Ziffer 16 Änderungen im Nachgang zum Beteiligungsverfahren genannt seien.

Gegen den Bebauungsplanentwurf bestünden erhebliche Bedenken des Objektbereichs Ingenieurbauwerke (SenStadtUm X 01) hinsichtlich der Hugo-Preuß-Brücke sowie der an die Brücke anschließenden Stützwand mit Treppe auf der Südseite der Straße Kapelle Ufer

Die textliche Festsetzung Nr. 3.1, in der geregelt wird, dass das Kerngebiet MK H6 vollständig unterbaubar sei und die dazugehörigen Ausführungen in der Begründung unter Nr. II Ziffer 5.2.5 Unterbaubarkeit der Grundstücke durch Tiefgaragen fänden keine Zustimmung.

Es bestehe zudem für die unmittelbar angrenzenden Ingenieurbauwerke die Forderung, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gründung der Hugo-Preuß-Brücke oder auf die südöstlich am Widerlager anschließende Stützwand mit Treppe erfolgen dürften. Die Standsicherheit und die Gebrauchstauglichkeit der Brücke seien jederzeit und dauerhaft zu gewährleisten.

Die zulässigen Verformungen am Brückenbauwerk als Folge der Baumaßnahme seien durch Grenz-, Alarm- und Havariewerte in technisch begründeter Form darzulegen.

Die gutachterlichen Verformungsprognose werden für plausibel erachtet. Ferner sind darauf aufbauend die Unterlagen in unterhaltungstechnischer Hinsicht geprüft und in der Stellungnahme dargelegt worden. Die daraus resultierenden Kosten könnten nach sehr grober Schätzung zwischen ca. 0,5 und 1,0 Mio Euro liegen. Die Standsicherheit des Brückenbauwerks sei zu gewährleisten.

Abwägung:

Der Forderung nach Vermeidung der beschriebenen nachteiligen Auswirkungen werden vom Plangeber geteilt. Dieser Forderung kann jedoch auch außerhalb des Planungsrechts entsprochen werden. Die vorgetragenen Punkte beinhalten keine Gründe, die einer prinzipiellen Unterbaubarkeit des Baugrundstücks entgegenstehen.

Der Forderung nach Darlegung der genannten Werte kann planungsrechtlich nicht entsprochen werden. Die vorgetragenen Belange sind aber im Rahmen des städtebaulichen Vertrages, der zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer/Vorhabenträger des Vorhabens im Bereich des MK H6 berücksichtigt und gesichert worden. Der § 5 des Vertrages regelt die Beweissicherung an der Brücke im Zuge der Baumaßnahmen im MK H6. Er sichert zudem eine Bürgschaft des Vorhabenträgers für potentiell entstehende Schäden im Zuge der Baumaßnahmen.

Stellungnahme:

Des Weiteren bleibe unklar, ob durch die Kippung des Widerlagers an der Brücke mit dem anschließenden Damm die Fahrbahntwässerung weiterhin uneingeschränkt funktionieren könne. Eine einseitige Widerlagerkippung könne auch einen unzulässigen Einfluss auf die Gradienten in Brückenlängsrichtung haben. Sofern sich die Straßenneigungen der Brücke quer und/oder längs durch das Bauvorhaben verringern sollten, bestünde die Gefahr von Wasseransammlungen und witterungsabhängig auch von vereisten Fahrbahnen. Die möglicherweise dafür entstehenden Instandsetzungskosten können vorab nicht beziffert werden.

Abwägung:

Die mittels § 5 des Durchführungsvertrags gesicherte Bürgschaft kann auch für Schäden in Anspruch genommen werden, die am Fahrbahnbelag auftreten, sofern diese auf die Durchführung der Baumaßnahme auf dem Vorhabengrundstück zurückzuführen sind.

Stellungnahme:

Sofern die Planung der Baugrube unmittelbar neben dem Widerlager belassen werden sollte, bleibe die Standsicherheit der Brücke gerade noch erhalten, aber der Zustand für die Unterhaltung der Brücke verschlechtere sich zusehends. Es würden als Folge des schlechteren Zustandes Prüf- und Baumaßnahmen an der Brücke erforderlich. Kosten könnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausreichend beziffert werden, da der genaue Umfang von den tatsächlichen Verformungsmessungen abhängen würde. Um so wesentlicher werde die Beweissicherung in bautechnischer und geodätischer Hinsicht, die abgestimmt werde und auch vertraglich mit dem Veranlasser der Baumaßnahme zu sichern sei. Für die Brücke ergibt sich aus unterhaltungstechnischer Hinsicht das oben beschriebene Instandsetzungsrisiko.

Aus diesem Grund sollte der nachteilige Einfluss auf das Brückenwiderlager zumindest minimiert werden. Zu diesem Zweck werde bei der aktuell vorliegenden bautechnischen Variante eine Baugrube mit einem Abstand von mindestens 5,00m umlaufend gemessen zu den Außenkanten des Widerlagers gefordert.

Abwägung:

Die Belange der Berücksichtigung der Standsicherheit der Brücke betreffen die Baudurchführung; sie können planungsrechtlich nicht berücksichtigt werden. Ihnen muss auf anderer Weise außerhalb der Regelungen im Bebauungsplan Rechnung getragen werden. Der Bebauungsplan setzt entlang der Brücke eine Baugrenze fest, die ein Zurücktreten ermöglicht. Allerdings muss in der Abwägung davon ausgegangen werden, dass die planungsrechtlich zulässige Bebauung umfänglich zu berücksichtigen ist. Die städtebaulichen Gründe des Baukonzeptes sind in der Begründung dargelegt worden. Eine Belastung an die Brücke angrenzender Flächen zum Zwecke der Standsicherheit wurde vom zuständigen Träger der Brückenbaulast im Rahmen der Errichtung der Brücke nicht veranlasst.

Der Forderung nach Vermeidung nachteiliger Einflüsse auf das Brückenwiderlager ist aber im Bereich des MK H6 dadurch entsprochen worden, indem sich der Vorhabenträger im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet hat für eventuell auftretende Folgeschäden an der

Brücke aufzukommen und dies durch eine Bürgschaft finanziell abgesichert worden ist. In der Abwägung bleibt festzuhalten, dass die Unterbaubarkeit des MK H6 weiterhin durch den Bebauungsplan ermöglicht werden soll und die vertretenen Belange auf andere Weise berücksichtigt werden können. Die die textliche Festsetzung Nr. 3.1 wird im Bebauungsplan beibehalten.

Stellungnahme:

Zur Auswirkung der Anker auf die Stützwand am Kapelleufer, hier insbesondere die Nähe der Verpresskörper mit Abstand von 1,50m zur Bodenverbesserung mit Kiesstopfsäulen gebe es nur eine verbale Einschätzung. Offen sei, ob die Neigung der Anker hinsichtlich der Auswirkungen auf die Stützwand optimiert werden könne und wie die Qualität beim Einbringen der Anker durch internes Firmenmanagement und externe Überwachung zu sichern sei. Des Weiteren sei festzuschreiben, dass die Anker nach Beendigung der Baumaßnahme im Erdreich verbleiben und lediglich lastfrei gestellt werden. Die Dienstbarkeit zum Verbleib der Anker unter der öffentlich gewidmeten Straße sei zu klären. Zudem bestehe der Vorbehalt, dass eingetretene Schiefstellungen der Stützwand im Anschluss an die Baumaßnahme wieder auszugleichen seien.

Abwägung:

Die beschriebenen potentiellen Auswirkungen auf die Stützwand richten sich auf die Bauausführung und nicht auf planungsrechtliche Regelungen. Wie bereits oben ausgeführt, bieten sich zur Sicherung der vorgetragenen Belange vertragliche Regelungen an. Die vertraglich gesicherte Bürgschaft kann auch für den Ausgleich einer möglicherweise eingetretenen Schiefstellung der Stützwand herangezogen werden. Für den Zeitraum der Baumaßnahmen hat der Vorhabenträger bereits einen Antrag auf Sondernutzung des Straßenlands beim Bezirk Mitte gestellt. Auf Basis eines Bestandsplans werden die verbleibenden Anker zukünftig lastenfrei gestellt. Der Bezirk Mitte wird dafür pro Anker eine Ablösesumme erhalten. Es ist geprüft worden, dass die Eintragung einer Dienstbarkeit nicht erforderlich ist. Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkung.

Stellungnahme:

Die textliche Festsetzung Nr. 7.1 finde nur Zustimmung, wenn der Kreis der Begünstigten erweitert werde. Der zuständige Träger der Brückenbaulast brauche ein allseitiges Zugangsrecht zum Bauwerk Hugo-Preuß-Brücke, auch über die privaten Baugrundstücksflächen G2 und G3. Der Bebauungsplan werde mit seinen Festsetzung zur Rechtsgrundlage für den zuständigen Träger der Brückenbaulast, damit er das Zugangsrecht (Geh- und Fahrrecht) für sich und seine Bevollmächtigten zum Zwecke der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen, Überwachung und Prüfung und für Brückeninstandsetzungsarbeiten anschließend grundbuchlich sichern lassen könne.

Die geplante Anordnung der Treppen sei zudem nachteilig aufgrund der Einengung der Uferpromenaden.

Dem zuständigen Träger der Brückenbaulast werde das Zugangsrecht (Geh- und Fahrrecht) zum Zwecke der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 und für Brückeninstandsetzungsarbeiten erschwert bzw. verbaut.

Abwägung:

Die zuständige Fachbehörde hatte im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB im Jahre 2008 noch vorgetragen, dass „Nach der Überarbeitung des Bebauungsplans seitens der zuständigen Fachbehörde (SenStadt Fachbereich X OI) keine Bedenken“ bestehen. Dabei ging es um die Zugänglichkeit zur vorhandenen Stützwand längs der Straße Friedrich-List-Ufer. Der damalige Bebauungsplanentwurf sah eine Treppenanlage innerhalb den Kopfbauten vor, die das Brückenbauwerk in weit höherem Maße baulich gefasst hätten, als dies nunmehr der Fall ist. Da in beiden Planfassungen eine Belastung der Flächen mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit vorgesehen ist, und dieses auch grundbuchlich seinen Niederschlag finden wird, erübrigt es sich ein zusätzliches Gehrecht für den Träger der Brückenbaulast einzutragen, da dieser unter die Allgemeinheit subsumiert werden kann

Die größte Einengung erfahren die Promenaden durch das Brückenbauwerk der Hugo-Preuß-Brücke selbst, die eine Fortsetzung der Promenade unterhalb der Brücke nur in einer Breite von 5,0 m zulässt.

Es ist schwer nachvollziehbar, dass in der Stellungnahme zum einen die Treppenlösung aus dem Planungsstand 2008 als Alternative vorgeschlagen wird, die eine erheblich größere Einschränkung der Zugänglichkeit zum Brückenbauwerk zur Folge gehabt hätte (Ausprägung von Arkaden bis an die Uferwand) und gleichzeitig Bedenken gegen die nunmehr zur Festsetzung vorgesehene Lösung vorgetragen werden, die einen Uferstreifen auf den Baugrundstücken von rd. 6 m freihält. Ein Fahrrecht ist ohnehin zu keinem Zeitpunkt vorgesehen gewesen und wäre in den Arkaden, die dem Bebauungsplanentwurf zur Behördenbeteiligung zugrunde lagen, auch nicht möglich gewesen. Diesem Bebauungsplanentwurf hatte die Abt. XOI seinerzeit zugestimmt.

Eine Zugänglichkeit zur Brücke auch für Fahrzeuge ist aber von der Uferpromenade entlang der Spree möglich, so dass den Belangen der Fachbehörde Rechnung getragen werden kann. Von daher ist die Belastung der Fläche mit einem Fahrrecht über das Baugrundstück nicht erforderlich. Der Bebauungsplan regelt zudem nicht die Zulässigkeit einer Treppe auf der genannten Fläche. Der Bebauungsplan wird hinsichtlich der textlichen Festsetzung Nr. 7.1 nicht geändert.

Stellungnahme:

Die textliche Festsetzung Nr. 7.2 finde nur Zustimmung, wenn die Flächen G1 und G4 mit einem Geh- und ggf. Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Zugangsrecht zugunsten des zuständigen Trägers der Brückenbaulast auf der Ebene der Uferpromenade belastet wird.

Abwägung:

Ein „Radfahrrecht“ ist auf diesen Flächen die eine Verbindung zwischen oben liegender Brücke und Uferpromenade herstellen sollen i. Ü. nicht vorgesehen. Einer gesonderten Belastung mit einem Gehrecht zugunsten des Träger der Brückenbaulast – wie bereits zuvor aus gleichen Gründen dargelegt - bedarf es auch hier nicht, so dass eine Änderung des Bebauungsplans nicht erforderlich ist.

Stellungnahme:

Eine Verbindung zwischen der Ebene der Uferpromenaden und der Rahel-Hirsch-Straße bzw. der Straße Kapelle-Ufer innerhalb der Flächen G1 und G4 finde keine Zustimmung: Laut Begründung unter Nr. II Ziffer 5.5 für die Flächen, die mit Geh- und Fahrrechten zu belasten sind, seien auf den Flächen G1 und G4 Treppen vorgesehen.

Ein Treppenanschluss rechtwinklig an den Brückenüberbau finde keine Zustimmung. Es handele sich um eine Stahlbrücke. Sie sei dreiseitig gekrümmt und allseitig der Witterung ausgesetzt. Die Brücke könne keine Lasten aus Anbauteilen aufnehmen. Für den Anschluss einer Treppenkonstruktion wäre dem Prinzip nach eine wasserdichte Übergangskonstruktion erforderlich, die in der Lage wäre, sowohl die dreidimensionalen Veränderungen infolge Temperaturschwankung als auch die Schwingung der Brückenkonstruktion aufzunehmen, ohne dass die Verkehrssicherheit durch Höhenversatz am Übergang von der Brücken- zur Treppenkonstruktion eingeschränkt wäre. Außerdem müsse die Wasserdichtigkeit am Übergang dauerhaft garantiert sein. Bei allem dürfe die Brücke in ihren Bewegungen nicht eingeschränkt werden. Zwängungen infolge angrenzender Treppenkonstruktionen seien auszuschließen. Bisherige technische Lösungen an vergleichbaren Bauvorhaben deckten nicht alle Forderungen ab. Sie hätten sich aufgrund der schwierigen Randbedingungen nicht bewährt. Alternativ werde vorgeschlagen, entsprechend dem bisherigen Bebauungsplanentwurf und den Vorgaben der Städteplaner beim Bau der Hugo-Preuß-Brücke zu verfahren und die Treppen parallel zur Straße zu errichten.

Abwägung:

Bei der Fläche G4 handelt es sich um eine nicht überbaubare Teilfläche des Baugrundstück auf dem der Vorhabenträger bereit ist, entsprechend der städtebaulichen Zielvorgaben des

Landes Berlin, eine Treppenanlage zu bauen, um die unterschiedlichen Niveaus zwischen Kapelleufer und Öffentlichen Uferpromenaden zu verbinden. Der Vorhabenträger im Bereich des MK H6 hat sich in § 1 des städtebaulichen Vertrages zum Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Treppenanlage, einschließlich der Verkehrsicherung verpflichtet.

Der von der Fachbehörde zu berücksichtigende Belang betrifft die konkrete Baudurchführung, die nicht Gegenstand der Festsetzung ist. Gleiches gilt für die Fläche G1.

Unstrittig ist, dass die Baudurchführung keinerlei Belastungen für die Brücke mit sich bringen darf. Die weiteren Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die vorgeschlagene Variante ist angesichts der grundsätzlichen Änderungen der städtebaulichen Ausprägung des Gebäudes als Ergebnis des 2010 durchgeführten Wettbewerbsverfahrens für den Bereich des MK H6 mit dem Entwurf des Architekturbüros KSP nicht mehr möglich.

Die konstruktive Lösung ist im Rahmen des beantragten Vorhabens inzwischen zwar annähernd abschließend geklärt; sie ist aber für den Bebauungsplan nicht regelungsrelevant, da er keine Treppe festsetzt, sondern nur Flächen sichert, die mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten sind. Alles Weitere ist dem Bauherren und den weiteren Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens überlassen.

Stellungnahme:

Der Bauherr habe am 08.01.2013 Varianten für die Treppe vorgelegt. Es handele sich um erste Überlegungen mit schematischen Darstellungen, die zunächst weiter zu entwickeln seien, ehe sie abschließend beurteilt werden könnten. Die beiden Varianten mit Treppenanschluss direkt an den Brückenüberbau seien aus zuvor genannten Gründen nicht zustimmungsfähig. Sie seien nicht weiter zu verfolgen. Die anderen Varianten zeigten jeweils eine rechtwinklig zur obenliegenden Straße führende Treppe. Hierbei solle ein Treppenanschluss außerhalb des Brückenüberbaus beabsichtigt sein, wobei als Bezug eine Linie gewählt worden sei, die mit Dehnungsfuge Brücke bezeichnet sei. Trotz der kleinmaßstäblichen und unvermaßten Darstellung der Varianten sei nach Prüfung und Vergleich mit den Bestandsunterlagen festgestellt worden, dass die Fugenübergangskonstruktion zwischen Brückenüberbau und Widerlager-/Rampenbereich und deren Verankerung im Widerlager treppenplanerisch nicht berücksichtigt worden seien. Bauliche Eingriffe in die Fugenübergangskonstruktion seien nicht zulässig. Aus diesem Grund sei kein Treppenanschluss unmittelbar hinter dem Brückenüberbau möglich. Es sei ein Abstand von mindestens 40 cm einzuhalten und im Bebauungsplan darzustellen.

Bei der Variantendarstellung des Anschlusses von Treppe zur Brücke bzw. zum Widerlagerbereich sei die vorhandene, temporär angeordnete Kassette nicht berücksichtigt worden. Das Kassettenelement sei statisch-konstruktiv weder für Fußgängerbelastung noch für den Anschluss einer Fugenkonstruktion zu Treppe ausgebildet. Da letztlich nur ein höhengleicher Übergang von der Straßen- zur Treppenebene – gegebenenfalls mit einem Podest beginnend – genehmigungsfähig wäre, seien Planungen für den Umbau dieses Bereichs vorzulegen und die Nachweise zu erbringen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Brücken- und die Widerlagerkonstruktion ausgingen. Ohne diese Nachweise fände die Anordnung von Treppen keine Zustimmung.

Abwägung:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Abgesehen von der Maßstäblichkeit und Schwierigkeit 40 cm im Maßstab 1:1000 darzustellen wird in der Stellungnahme irrtümlicherweise davon ausgegangen, dass der Anschlusspunkt der Treppe planungsrechtlich geregelt wird. Tatsächlich werden nur Flächen ausgewiesen, die mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten sind. Dies ist innerhalb eines ausreichend großen Korridors erfolgt, gerade um Spielraum für die Abstimmung zu den Anschlussbereichen zu haben. Alles Weitere ist durch den Bauherren im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und in den weiteren Abstimmungen mit den zuständigen Fachbe-

hörden abzustimmen. Da sich der Bauherr auch über städtebaulichen Vertrag verpflichtet hat, alle für die Treppenanlage notwendigen bau-, wasserrechtlichen sowie sonstigen Genehmigungen bzw. Zustimmungen vor Baubeginn einzuholen, ist sichergestellt, dass die Belange der zuständigen Fachbehörde eingehen. Es erfolgt keine Änderung des Bebauungsplans.

Die Aussagen im zweiten Absatz der Stellungnahme implizieren, dass es einen Lösungsansatz gibt. Damit modifiziert dieser Teil der Stellungnahme die eingangs genannte generelle Ablehnung einer Verbindung der beiden Niveaus mittels einer Treppe. Im Übrigen wird auf die Regelungen im städtebaulichen Vertrag verwiesen.

Stellungnahme:

Mit den Varianten werde für die Treppe eine teilweise Nutzbreite von nur 1,40 m vorgeschlagen. Das sei im öffentlichen Raum nach hiesiger Kenntnis nicht zulässig.

Abwägung:

Es ist nochmals klarzustellen, dass durch den Bebauungsplan keine Regelung einer Treppe erfolgt ist. Regelungen in anderen Verordnungen oder Gesetzen, etwa dass Treppenanlagen im öffentlichen Raum eine Mindestbreite von > 1,4 m einhalten müssten, wären im Bereich der Bauflächen im Kerngebiet nicht einschlägig, da es sich nicht um öffentliches Straßenland oder Ähnliches handelt, sondern um Baugrundstücke.

Stellungnahme:

Mit den geplanten Treppen würde eine zusätzliche Verbindung von den Uferpromenaden zur oben liegenden Straße geschaffen. Es bestünde bereits die Möglichkeit, die Brücke fußläufig zu unterqueren und über die dort vorhandenen Treppen nach oben zu kommen.

Das zusätzliche und alleinige Anordnen von Treppen ohne Rampen könnte eine Diskriminierung von mobilitätseingeschränkten Personen sein. Die unlängst gewonnenen Erfahrungen an der Rathausbrücke sollten erneut Mahnung sein, bei der Überwindung eines Höhenunterschieds im öffentlichen Raum den Gleichheitsgrundsatz zu wahren und mit der Situation im Sinne aller öffentlichen Belange vernünftig umzugehen.

Abwägung:

Es ist richtig ist, dass es sich um ein zusätzliches Angebot handeln soll und barrierefreie Zugänge zu den Uferpromenaden an anderer Stelle möglich sind oder noch hergestellt werden. Der große Höhenunterschied und das gewünschte städtebauliche Erscheinungsbild lassen den Bau einer Rampe, die eine Länge von fast 100 m haben müsste, um behindertengerecht zu sein, nicht zu. Dies ist bereits im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung und erneut der Behördenbeteiligung geprüft worden. Eine Diskriminierung mobilitätseingeschränkter Personen wird nicht gesehen, da die Promenaden ansonsten barrierefrei erreichbar sind. Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Belang, der in der Vorplanung der öffentlichen Uferpromenaden berücksichtigt wurde. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Der Hinweis Nr. 2 auf der Planzeichnung fände nur Zustimmung, wenn er um die Belange des zuständigen Trägers der Brückenbaulast erweitert werde, so dass der Hinweis sinngemäß lauten müsse: Bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für die Trogbauwerke unterirdischer Bahnanlagen sowie für den Bahnviadukt oder die Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, dürfen nur mit der Zustimmung des jeweils Verantwortlichen der DB AG, der BVG bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast — errichtet und betrieben werden und die Bautätigkeit ist mit dem Betreiber der Bahnanlagen bzw. dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen.

Abwägung:

Die erforderlichen Abstimmungen und Nachweise sind für die Bebauung des MK H6 erfolgt, so dass ein Hinweis für diesen Bereich keine Relevanz hat. Von daher erübrigt sich die Ergänzung des Hinweises auf ein Abstimmungserfordernis zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Im weiteren Verfahren kann der Hinweis entsprechend der Stellungnahme erweitert werden, da

er auch für die Bebauung des MK H1 relevant ist.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX C

Stellungnahme:

Die nachfolgende Stellungnahme stütze sich auf die gesetzliche Grundlage des § 47 BImSchG (Luftreinhalte- und Aktionsplan, Lärminderungs- und Aktionsplanung): Maßnahmen zur Konfliktbewältigung seien in den textlichen Festsetzungen 5.1, 5.2 und 5.3 enthalten. Weitere Hinweise seien nicht erforderlich.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planung und die getroffene Abwägung. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D

Stellungnahme:

Entwässerung (S. 114)

Die Aussage, dass Maßnahmen einer Entwässerungskonzeption mit immanentem Flächenbedarf, wie das hier beispielhaft erwähnte Regenrückhaltebecken, das Planungsrecht nicht betreffen, sei unzutreffend. Eine Entwässerungskonzeption solle konkrete und umsetzbare, an die Bedingungen des Plangebietes und des Vorhabens angepasste Maßnahmen benennen, um die Niederschlagsentwässerung sicherzustellen. Sollte infolge einer solchen Fachplanung ein Regenrückhaltebecken vorgesehen werden, sei eine solche Fläche nach § 9 (1) Nr. 14 BauGB entsprechend auszuweisen.

Daher empfehle die Wasserbehörde, falls erforderlich, stets frühzeitig eine Entwässerungskonzeption erarbeiten zu lassen, um anschließend auf fundierter fachlicher Grundlage über die Notwendigkeit bestimmter Festsetzungen entscheiden zu können.

Abwägung:

Es war im Konzept nicht beabsichtigt, dass ein Regenrückhaltebecken im öffentlichen Raum vorzusehen, sondern, dass auf dem Baugrundstück ggf. eine Zisterne gebaut wird, um Regenwasser aufzufangen und verzögert abzuleiten. Hierfür ist eine planungsrechtliche Regelung nicht erforderlich, so dass die Aussage in der Abwägung zutrifft. Der Bezug zum Baugrundstück wird in der Abwägung klargestellt.

Die Empfehlung ist frühzeitig dem Grundstückseigentümer übermittelt worden. Die Stellungnahme zieht keine Planänderung nach sich.

Stellungnahme:

Tiefbau und Grundwasserbenutzungen:

Für die Neubebauung der in der Unterlage benannten Grundstücke würden erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen, d.h. das Einleiten und Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, z.B. für das Errichten von Gründungen und/oder Trögen für grundwasserschonende Bauweisen und die Förderung von Grundwasser (Tiefgaragen u.a.) im Rahmen der Bauausführung (Grundwasserförderungen, Lenzen, Restwasserhaltungen) erforderlich sein

Für die Errichtung von Tiefgeschossen sei von einer Bauausführung in Trogbauweise auszugehen, um die Auswirkungen der Grundwasserförderung auf die Umgebung, die Anlagen der DB AG und der BVG (planfestgestellte Maßnahmen), andere Gebäude/Anlagen sowie die Altlasten (Eintrag Bodenbelastungskataster) zu minimieren.

Im wasserbehördlichen Verfahren erfolgten die Beteiligungen Dritter und die Erteilung von Bedingungen und Auflagen für die Grundwasserbenutzungen.

In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen sei eine UVP-Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3. der Anlage 3 des BWG vorzunehmen. Für das Vorhaben „HumboldthafenEins, Alexander- und Kapelleufer, liege ein Antrag auf Grundwasserbenutzungen und zu diesem das Ergebnis der Allgemeinen Vorprüfung des

Einzelfalles nach § 3c des UVPG bereits vor. Die wasserbehördliche Erlaubnis für die beantragten Benutzungen werde unter Bedingungen und Auflagen in Aussicht gestellt.

Abwägung:

Es gibt keinen Dissens in der rechtlichen Einschätzung der wasserrechtlichen Erlaubnis. Sie ist inzwischen von der zuständigen Fachbehörde in Aussicht gestellt worden.

Stellungnahme:

Die Ausführungen zur Abwägung seien missverständlich. Das wasserrechtliche Verfahren sei eigenständig und stehe nicht im Zusammenhang mit dem Baurecht bzw. dem Baugenehmigungsverfahren. Weiter beziehen sich die wasserrechtlichen Regelungen nicht nur auf die Wasserhaltung, sondern auf alle Benutzungen nach § 9 Wasserhaushaltsgesetz.

Im wasserbehördlichen Verfahren sei zu prüfen, welche Auswirkungen die beantragten Grundwasserbenutzungen haben würden. Im wasserrechtlichen Verfahren würden die Altlastenbehörden beteiligt, die Forderungen zur Überwachungen der Grundwasserbenutzungen auf Grund der Altlastensituation gingen nach Prüfung in die wasserrechtliche Zulassung ein.

Abwägung:

Wie bereits im Umweltbericht dargelegt, handelt es sich um ein von allen baurechtlichen Verfahren unabhängiges Genehmigungsverfahren. In der hier in Rede stehenden Abwägung wird dies noch mal hervorgehoben. Für die getroffene Abwägung ist dies ohne Auswirkung.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme:

Für die geplante Erschließung des Baufeldes MK H6 gelte Folgendes:

Aufgrund der Bebauungshöhe (VII – VIII-geschossig) werde das Betreiben privater Druckerhöhungsanlagen erforderlich werden. Es werde in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass Dimensionsvergrößerungen von Trinkwasserleitungen, die ausschließlich wegen des Anschlusses einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich würden, grundsätzlich vom Kunden zu bezahlen seien. Die innere Erschließung der Trinkwasserversorgung könne entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolge grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser könne nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden.

Abwägung:

Die gegebenen Hinweise sind an den Bauherren des MK H6 weiter gegeben worden. Er hat sich im Rahmen des städtebaulichen Vertrags verpflichtet (§ 4 des Vertrags), sofern aufgrund der Höhe des Gebäudes erforderlich, eine eigene Druckerhöhungsanlage für die Trinkwasserversorgung zu betreiben. Auch die Kostenübernahme für etwa erforderliche Vergrößerungen von Trinkwasserversorgungsleitungen der Berliner Wasserbetriebe ist vertraglich fixiert. Für den Festsetzungsinhalt des Bebauungsplans hat die Stellungnahme keine Relevanz

Stellungnahme:

Baufeld MK H6: Hier sei eine Schmutzwasserentsorgung nur im Alexanderufer durch Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal DN 450/480 möglich.

Regenwasser von privaten Grundstücksflächen könne nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Entwässerungsanlagen der BWB abgenommen werden. Mit einer Einschränkung der abzunehmenden Regenabflussmenge von neu zu erschließenden Grundstücken in die Kanalisation sei zu rechnen.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist bekannt und der Bauherr steht mit den Wasserbetrieben diesbezüglich in Verhandlungen. Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bauherren

ist im § 4 geregelt, dass die für den reibungslosen Betrieb der Trinkwasserversorgung erforderliche Druckerhöhungsanlage vom Vorhabenträger zu betreiben ist.

Da die Entwässerungsanlagen in der Straße Alexanderufer nicht ausreichen, um das anfallende Regenwasser des Baublocks H6 aufzunehmen wird der Grundstückseigentümer des MK H6 von der Möglichkeit Gebrauch machen, selbst ein Einleitbauwerk zu realisieren, um das Regenwasser gesammelt in das Hafenbecken des Humboldthafens einzuleiten. Die Kosten für den Bau werden anteilig mit maximal 10 % vom Land Berlin mitgetragen werden, weil über das Einleitbauwerk auch öffentliche Promenadenflächen mit entwässert werden. Der Betrieb und die Unterhaltung der Anlage liegen beim Vorhabenträger, der sich mittels städtebaulichen Vertrags entsprechend verpflichtet hat (§ 2 des Vertrags). Zur Genehmigung gehört auch das Beibringen der strom- und schiffahrtspolizeilich Genehmigung für den Bau und Betrieb des Einleitbauwerks. Planungsrechtlicher Regelungsbedarf besteht nicht.

Stellungnahme:

Momentan befänden sich keine in Betrieb befindlichen Trinkwasserversorgungsanlagen im Kapelleufer und dem Alexanderufer. Im Rahmen der Erschließung des Bildungsministeriums plane die Berliner Wasserbetriebe eine Trinkwasserversorgungsleitung von der Unterbaumstraße bis zum Friedrich-List-Ufer. Baubeginn ist voraussichtliche im Mai 2013. Damit steht dann im südlichen Bereich des Baufeldes eine Trinkwasserleitung zur Verfügung. Bei der Dimensionierung dieser Leitung hat bereits die geplante Bebauung der Baufelder MK H1 und MK H6 Berücksichtigung gefunden. Sollte darüber hinaus eine Erschließung mit Trinkwasser vom Alexanderufer erforderlich werden, ist hier der Neubau einer Versorgungsleitung technisch möglich. Die Kostentragung ist zu gegebener Zeit im Rahmen der Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

Abwägung:

Die Trinkwasserversorgung wird deutlich vor Inbetriebnahme des Gebäudes im Bereich des Baufeldes H6 bereit stehen. Planungsrechtliche Belange sind nicht betroffen.

Stellungnahme:

Für den Bereich öffentliche Uferpromenade östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals gelte, dass die anfallende Regenwassermenge aus hydraulischer Sicht der vorhandene Mischwasserkanal im Alexanderufer aufnehmen könne. Daher sei der Neubau eines Auslaufes ins Gewässer nicht erforderlich. Technisch sei die Erschließung mit öffentlichen Regenwasseranlagen jedoch nicht umsetzbar. Vorhandene Bahnanlagen (ober- sowie unterirdisch) ermöglichen weder Bau noch Betrieb. Daher bestünde aus Sicht der Berliner Wasserbetriebe nur die Möglichkeit, die Promenadenbefestigung mit einer hohen Versickerungsfähigkeit zu planen und darüber hinaus die Fläche so zu gestalten, dass eventuell zusätzlich erforderliche Straßenabläufe zum Alexanderufer hin angeordnet würden, die dann mittels Anschlusskanal an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen werden könnten. Die hierfür anfallenden Straßenregenentwässerungskosten seien vom Straßenbaulastträger zu tragen. Für alle weiteren Flächen könne ggf. der bahneigene Regenwasserkanal mit bestehendem Auslauf ins Gewässer genutzt werden.

Für den Bereich öffentliche Uferpromenade westlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal gelte, dass hier für öffentlich geplante Regenwasseranlagen aufgrund geplanter Treppenanlagen und beengter Platzverhältnisse ein Betrieb nicht gewährleistet werden könne und daher eine geeignete versickerungsfähige Promenadenbefestigung und mögliche Grüngestaltung zum Einsatz kommen solle.

Abwägung:

Entsprechend der rein wasserbetrieblichen Sicht konnten Belange nicht in die Stellungnahme einfließen, die auf den öffentlichen Promenadenflächen der Anlage von Versickerungsflächen entgegenstehen. So sollen die ohnehin schon schmalen Flächen der uneingeschränkten Nutzung für den Publikumsverkehr zur Verfügung stehen. Die ehemaligen Ladestraßen der denkmalgeschützten Einzelanlage des Denkmals (Alexanderufer, Humboldtha-

fen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842, mit nördlicher und westlicher Ladestraße und Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (D) Friedrich-List-Ufer Invalidenstraße Kapelle Ufer) soll in Anlehnung an die historische Nutzung mit verschiedenen Materialien aber ausschließlich steinern hergestellt werden. Die hierfür bereits vorliegende Vorplanung orientiert sich zudem an den bereits im Umfeld realisierten Promenaden entlang der Spree.

Da es somit städtebaulich nicht vertretbar wäre, einzelne Bereiche der öffentlichen Uferpromenadenfläche etwa für Sickermulden vorzusehen, muss für die Abführung von Regenwasser eine technische Lösung gefunden werden, zumal aus hydraulischer Sicht der vorhandene Mischwasserkanal im Alexanderufer die anfallende Regenwassermenge aufnehmen könnte. Gleiches gilt für den Bereich westlich der Spree.

Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkung, die Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird beibehalten.

Stellungnahme:

Für den Bereich öffentliche Uferpromenade östlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals gelte, dass die anfallende Regenwassermenge aus hydraulischer Sicht der vorhandene Mischwasserkanal im Alexanderufer aufnehmen könne. Daher sei der Neubau eines Auslaufes ins Gewässer nicht erforderlich. Technisch sei die Erschließung mit öffentlichen Regenwasseranlagen jedoch nicht umsetzbar. Vorhandene Bahnanlagen (ober- sowie unterirdisch) ermöglichen weder Bau noch Betrieb. Daher bestünde aus Sicht der Berliner Wasserbetriebe nur die Möglichkeit, die Promenadenbefestigung mit einer hohen Versickerungsfähigkeit zu planen und darüber hinaus die Fläche so zu gestalten, dass eventuell zusätzlich erforderliche Straßenabläufe zum Alexanderufer hin angeordnet würden, die dann mittels Anschlusskanal an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen werden könnten. Die hierfür anfallenden Straßenregenentwässerungskosten seien vom Straßenbaulastträger zu tragen. Für alle weiteren Flächen könne ggf. der bahneigene Regenwasserkanal mit bestehendem Auslauf ins Gewässer genutzt werden.

Für den Bereich öffentliche Uferpromenade westlich des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal gelte, dass hier für öffentlich geplante Regenwasseranlagen aufgrund geplanter Treppenanlagen und beengter Platzverhältnisse ein Betrieb nicht gewährleistet werden könne und daher eine geeignete versickerungsfähige Promenadenbefestigung und mögliche Grüngestaltung zum Einsatz kommen solle.

Abwägung:

Entsprechend der rein wasserbetrieblichen Sicht konnten Belange nicht in die Stellungnahme einfließen, die auf den öffentlichen Promenadenflächen der Anlage von Versickerungsflächen entgegenstehen. So sollen die ohnehin schon schmalen Flächen der uneingeschränkten Nutzung für den Publikumsverkehr zur Verfügung stehen. Die ehemaligen Ladestraßen der denkmalgeschützten Einzelanlage des Denkmals (Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842, mit nördlicher und westlicher Ladestraße und Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (D) Friedrich-List-Ufer Invalidenstraße Kapelle Ufer) soll in Anlehnung an die historische Nutzung mit verschiedenen Materialien aber ausschließlich steinern hergestellt werden. Die hierfür bereits vorliegende Vorplanung orientiert sich zudem an den bereits im Umfeld realisierten Promenaden entlang der Spree.

Da es somit städtebaulich nicht vertretbar wäre, einzelne Bereiche der öffentlichen Uferpromenadenfläche etwa für Sickermulden vorzusehen, muss für die Abführung von Regenwasser eine technische Lösung gefunden werden, zumal aus hydraulischer Sicht der vorhandene Mischwasserkanal im Alexanderufer die anfallende Regenwassermenge aufnehmen könnte. Gleiches gilt für den Bereich westlich der Spree.

Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme keine Auswirkung, die Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird beibehalten. In diesem Fall erfolgt zudem eine Regelung in § 2 des städtebaulichen Vertrags.

Bezirksamt Mitte, Stadtentwicklungsamt

Stellungnahme:

Zu den Planinhalten habe man im Rahmen der Zuständigkeit des Stadtplanungsamtes keine Anmerkungen oder Hinweise.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Intention der Planung.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung

Stellungnahme:

In der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde werde die Möglichkeit von Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz und/ oder Niederschlagsentwässerung genannt. In der Begründung zum B-Plan werde dieser Sachverhalt abgewogen, indem eine „Prüfung, ob Regenwasserrückhaltebecken untergebracht werden können“ angekündigt werde. Dabei sei offen gelassen, für welche Flächen diese Prüfung erfolgen solle. Vorsorglich erkläre das TL, dass Regenwasserrückhaltebecken für private Abwässer auf den privat genutzten Baugrundstücken unterzubringen seien. Im öffentlichen Straßenland seien nur Leitungen und Kanäle zulässig, keine privaten Rückstauräume.

Abwägung:

Wie bereits in der Abwägung zur Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde dargelegt, waren lediglich die privaten Baugrundstücke gemeint. Die Begründung wird präzisiert. Für das Baufeld im MK H6 wird jedoch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden müssen, einen Kanal zur Regenentwässerung bis zum Hafenbecken zu legen (Einleitbauwerk). Die Regelung ist in § 2 des städtebaulichen Vertrags erfolgt. Planungsrechtliche Regelungen sind damit nicht verbunden.

Stellungnahme:

Zur barrierefreien Vernetzung der öffentlichen Räume in Bezug auf die barrierefreie Vernetzung der Uferpromenaden mit den umliegenden Straßen und Plätzen habe sich der Bebauungsplanentwurf erheblich verschlechtert. Sei in den B-Planentwürfen vom April und November 2008 noch ein öffentliches Gehrecht durch den Block MK H6 im Bereich des Luftgeschosses vorgesehen gewesen, so sei im vorliegenden Entwurf auf diese öffentliche Durchgängigkeit verzichtet worden. Dafür sei kein großes öffentliches Interesse gesehen worden (Begründung, S. 80).

Damit sei die östliche Uferpromenade für mobilitätseingeschränkte Personen nur über einen weiten Umweg um den gesamten Baublock MK H6 herum erreichbar. Das entspreche in keiner Weise der Zielsetzung Berlins, eine barrierefreie Stadt zu werden.

Abwägung:

Barrierefreiheit ist ein wichtiger öffentlicher Belang aber planungsrechtlich nicht regelbar. Tatsächlich hatte der städtebauliche Entwurf, der noch der der Beteiligung der Behörden dem Bebauungsplan zugrunde lag, eine Stufenanlage zwischen MK H6 und der öffentlichen Promenade vorgesehen, die nicht barrierefrei war. Der nunmehr vorliegende städtebauliche Entwurf von KSP hat hingegen eine Rampenanlage integriert und ist von daher de facto eine Verbesserung hinsichtlich der Barrierefreiheit. Es ist auch weiterhin vorgesehen, dass die Öffentlichkeit das Gebäude queren kann. Dies ist auch seitens des Vorhabenträgers selbst zur Belebung der Erdgeschosszone gewünscht.

Von Osten aus kommend ist die Promenadenfläche sowieso über die spreeseitige Uferpromenade und Unterquerung der Hugo-Pruß-Brücke barrierefrei erreichbar.

Der Plangeber hat allerdings – wie in der Stellungnahme zutreffend dargelegt ist – auf die Festsetzung einer Fläche, die mit einem Gehrecht in Ost-Westrichtung zu belasten ist, innerhalb des MK H6 verzichtet, da er in der Gewichtung einen Unterschied zwischen westlichem und östlichen Uferbereich sieht. Die Beziehung zwischen Bahnhofsvorplatz und Uferpromenade durch das Luftgeschoss im MK H1, ist eine Verbindung öffentlicher Flächen mit erwartet hoher Publikumsfrequenz. Diese wird durch das MK H6 nicht gesehen, zumal die

Durchwegung in Ost-West-Richtung keine Fortsetzung hat. Von daher ist hier das öffentliche Interesse an einer gesicherten öffentlichen Durchwegung deutlich schwächer ausgeprägt. In der Abwägung hat der Plangeber deshalb darauf verzichtet, das Privatrundstück mit Flächen für die Belastung mit einem Gehrecht vorzusehen. Diese Abwägung soll weiter beibehalten werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Stellungnahme:

Ergänzend verweise man auf die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes vom 05.01.2009.

Abwägung:

Beim damaligen Planungsstand hatte das EBA u.A. die zulässige Wohnnutzung im MK H6 aufgrund der großen Immissionsvorbelastung hinterfragt. Der Plangeber hat inzwischen aus Lärmschutzgründen auf diese allgemein zulässige Wohnnutzung verzichtet.

Ferner hatte das EBA vorgetragen, dass bei sämtlichen weiteren Baumaßnahmen neben und über (bzw. unter der Brücke) vorhandenen Bauwerken die Nachweise der Standsicherheit der vorhandenen baulichen Anlagen der DB AG zu überprüfen und bei andere Lasten als bei der damaligen Bemessung der Bauwerke angesetzt werden, Nachrechnungen erforderlich seien. Der Plangeber hat daraufhin den Hinweis Nr. 1 auf den Abstimmungsbedarf mit der DB AG ergänzt.

Fazit:

Planzeichnung einschließlich textlicher Festsetzungen:

Der Verfahrensschritt führte zu keinem Änderungserfordernis für den Bereich des Bebauungsplanes östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals.

Der Verfahrensschritt führt zu einem Prüfauftrag hinsichtlich der Festsetzungsmöglichkeit für den Baukörper MK H1 einschließlich seiner Unterbaubarkeit im Zusammenhang mit der noch nicht erfolgten Planfeststellung der S 21 in Richtung Süden.

Im weiteren Verfahren wird der Hinweis Nr. 2 dergestalt ergänzt, dass bauliche Anlagen im Bereich des MK H1, die auch geeignet sind, eine Gefährdung der Hugo-Preuß-Brücke hervorzurufen, nur mit der Zustimmung des zuständigen Trägers der Brückenbaulast errichtet und betrieben werden dürfen und die Bautätigkeit mit dem zuständigen Träger der Brückenbaulast abzustimmen ist.

Begründung

In die Begründung sind Hinweise auf die Regelungen des städtebaulichen Vertrags aufgenommen worden, der zwischen dem Grundstückseigentümer des MK H6 und dem Land Berlin vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgeschlossen worden ist. Die Regelungen betreffen

- § 1 Regelungen zur Treppenanlage im Bereich der Kerngebietsfläche G4
- § 2 Regelungen zum Bau- und Unterhaltung des Einleitbauwerks für die Regenwasserentwässerung in den Humboldthafen,
- § 3 Regelung zur Berücksichtigung des Gedenkstreifens der Berliner Mauer
- § 4 Regelungen zur Druckerhöhungsanlage zur Trinkwasserversorgung
- § 5 Regelungen zur Schadfrehaltung des Brückenbauwerks der Hugo-Preuß-Brücke einschließlich einer Bürgschaft.

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

19 Ergebnis der Prüfung nach § 33 Abs. 1 Nr. 1, 2, und 4 BauGB

1. Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 1 BauGB liegen vor, da die Verfahrensschritte nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 sowie § 4a Abs. 2 BauGB durchgeführt worden sind. Alle in den Stellungnahmen vorgetragene öffentlichen und privaten Belange sind untereinander und gegeneinander für das beantragte Vorhaben im Kerngebiet H6 östlich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals abgewogen worden. Die Änderungen und Ergänzungen, die sich aus den Verfahrensschritten für den Bebauungsplan ergeben, wirken sich ausschließlich auf den westlichen Teil des Bebauungsplanes aus. Das beantragte Vorhaben „HumboldtHafenEins“ bleibt davon unberührt.
2. Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 2 BauGB liegen vor, da das beantragte Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegensteht.
3. Die Voraussetzungen gemäß § 33 Abs. 1 Nr. 4 BauGB liegen vor, weil das Alexanderufer ausgebaut und dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist. Die Erschließung ist für das beantragte Vorhaben „HumboldtHafenEins“ gesichert.

V Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049,/2076)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauN-VO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Artikel I des Gesetzes vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95)

Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 17. Juni 1993 (GVBl. S. 268), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. Juni 1999 (GVBl. S. 346).

Berlin, den .Februar.2013

Schoen

.....
Referatsleiterin

