

Vorlage – zur Beschlussfassung –

**Entwurf des Bebauungsplans 1-63 für die Verbreiterung der Heidestraße zwischen
Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit**

Der Senat von Berlin
- StadtUm II B 18 -
Tel.: 9025 (925) - 2053

An das Abgeordnetenhaus von Berlin
über
Senatskanzlei – G Sen –

Vorblatt

Vorlage – zur Beschlussfassung –

über

Entwurf des Bebauungsplans 1-63
für die Verbreiterung der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger
Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

A. Problem

Der Senat hat in seiner Sitzung am 5. Mai 2009 (Senatsbeschluss Nr. S-2050/2009) den „Masterplan Heidestraße“ beschlossen und dem Abgeordnetenhaus mit Drucksache 16/2388 zur Kenntnis gegeben.

Damit wurde das städtebauliche Entwicklungskonzept für die Neuordnung des ehemaligen Güterbahnhofes beiderseits der Heidestraße zu einem eigenständigen Quartier nördlich des Berliner Hauptbahnhofes formuliert. Damit die Heidestraße funktional und gestalterisch auf die Anforderungen an das neue Quartier „Europacity“ ausgerichtet werden kann, ist eine Umgestaltung mit beidseitiger Verbreiterung um je ca. 8 m erforderlich.

Die Umgestaltung und Verbreiterung kann nur auf der Basis eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans unter Einbeziehung der Öffentlichkeit in den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritten durchgeführt werden.

B. Lösung

Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 als einfacher Bebauungsplan, der für den Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und Nordhafenbrücke planfeststellungs- ersetzende Festsetzungen trifft.

C. Alternative/ Rechtsfolgenabschätzung
keine

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Zwischen dem Land Berlin und den Privatunternehmen Deutsche Bahn und CA Immo wurde am 21.7.2011 ein Rahmenvertrag geschlossen. In diesem Vertrag ist u.a. geregelt, dass sich die privaten Vertragspartner an den Planungs-, Vorbe- reitungs- und Herstellungskosten für den Ausbau der Heidestraße mit einem Be- trag von höchstens 3,71 Mio. € beteiligen und darüber hinaus sämtliche für den Ausbau benötigten Grundstücke lasten- und kostenfrei zur Verfügung stellen.

Die Kosten für Ver- und Entsorgungsleitungen an der Heidestraße in Höhe von ca. 1,07 Mio. € werden durch die jeweiligen Versorgungsunternehmen getragen.

E. Gesamtkosten

Für die Heidestraße werden die Kosten des Ausbaus auf ca. 9,640 Mio. € ge- schätzt. Darin enthalten sind Kosten in Höhe von 183.400 € für Maßnahmen zum passiven Schallschutz sowie 7.800 € für Entschädigungen an den Bestandsge- bäuden Heidestraße 45, 53, 53A, 55 und Döberitzer Str. 1.

Für die Straßenregenentwässerung fallen voraussichtlich zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1,07 Mio. € an.

F. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Bebauungsplan umfasst eine Fläche von 41.776,6 m².

G. Auswirkungen auf die Umwelt

In der Betrachtung der Umweltauswirkungen der Umstrukturierung der Straße er- geben sich für den nördlichen Straßenabschnitt (Landesstraße) aus dem Ver- gleich des derzeit geltenden und des durch den vorliegenden Bebauungsplan angestrebten Planungsrechts keine Eingriffe in Natur und Landschaft. Im südli- chen Geltungsbereich (Bundesstraße) sind Biotopverlust und Neuversiegelung als kompensationsrelevante Eingriffe zu nennen, die jedoch durch Entsiegelun-

gen und die Neuschaffung von Vegetationsflächen gemindert und durch umfangreiche Gehölzneupflanzungen und die Aufwertung des Straßencharakters und somit des Landschaftsbildes im Plangebiet ausgeglichen werden können.

H. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

keine

I. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Der Senat von Berlin
- StadtUm II B 18 –
Tel.: 9025 (925) - 2053

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin
über
Senatskanzlei – G Sen –

Vorlage

- zur Beschlussfassung -

über den Entwurf des Bebauungsplans 1-63
für die Verbreiterung der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger
Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt dem vom Senat am 15.01.2013 beschlossenen
Entwurf des Bebauungsplans 1-63 zu.

A. Begründung

siehe Anlage

B. Rechtsgrundlagen

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).

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. 692).

Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I. S: 2585).

- C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen
Zwischen dem Land Berlin und den Privatunternehmen Deutsche Bahn und CA Immo wurde am 21.7.2011 ein Rahmenvertrag geschlossen. In diesem Vertrag ist u.a. geregelt, dass sich die privaten Vertragspartner an den Planungs-, Vorbereitungs- und Herstellungskosten für den Ausbau der Heidestraße mit einem Betrag von höchstens 3,71 Mio. € beteiligen und darüber hinaus sämtliche für den Ausbau benötigten Grundstücke lasten- und kostenfrei zur Verfügung stellen.

Die Kosten für Ver- und Entsorgungsleitungen an der Heidestraße in Höhe von ca. 1,07 Mio. € werden durch die jeweiligen Versorgungsunternehmen getragen.

- D. Gesamtkosten

Für die Heidestraße werden die Kosten des Ausbaus auf ca. 9,640 Mio. € geschätzt. Darin enthalten sind Kosten in Höhe von 183.400 € für Maßnahmen zum passiven Schallschutz sowie 7.800 € für Entschädigungen an den Bestandsgebäuden Heidestraße 45, 53, 53A, 55 und Döberitzer Str. 1.

Für die Straßenregenentwässerung fallen voraussichtlich zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1,07 Mio. € an.

- 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

Für den Ausbau der Heidestraße sind in den Investitionshaushalt des Landes Berlin bei Kapitel 1255, Titel 72002 Gesamtkosten in Höhe von 9,640 Mio. € eingestellt (davon in 2013 1,50 Mio. € und ab 2014 8,14 Mio. €).

Es liegt die geprüfte und genehmigte Bauplanungsunterlage für den Straßenbau in Höhe von 9,55 Mio. € vor.

Für die Straßenregenentwässerung sind Mittel in Höhe von rund 1,07 Mio. € im Investitionshaushalt bei Kapitel 1270, Titel 891 01 eingestellt.

Die Bauplanungsunterlage für die Straßenregenentwässerung von den Berliner Wasserbetrieben liegt vor und gibt Kosten in Höhe von 871.666 € an, muss aber noch geprüft werden.

Gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag vom 21.07.2011 beteiligen sich die privaten Investoren an den Kosten des Ausbaus der Heidestraße bis zu einer Kostenhöchstgrenze von 3,71 Mio. €.

Dazu ist eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, CA Immo und der DB AG zu schließen.

Diese Finanzierungsvereinbarung, in der alle Finanzierungsmodalitäten verbindlich geregelt werden, wird derzeit verhandelt.

Die zu erwartenden Einzahlungen der privaten Vertragspartner werden im Berliner Landeshaushalt bei Kapitel 1255, Titel 341 02 vereinnahmt.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen: keine

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Bebauungsplan umfasst eine Fläche von 41.776,6 m².

H. Auswirkungen auf die Umwelt

In der Betrachtung der Umweltauswirkungen der Umstrukturierung der Straße ergeben sich für den nördlichen Straßenabschnitt (Landesstraße) aus dem Vergleich des derzeit geltenden und des durch den vorliegenden Bebauungsplan angestrebten Planungsrechts keine Eingriffe in Natur und Landschaft. Im südlichen Geltungsbereich (Bundesstraße) sind Biotopverlust und Neuversiegelung als kompensationsrelevante Eingriffe zu nennen, die jedoch durch Entsiegelungen und die Neuschaffung von Vegetationsflächen gemindert und durch umfangreiche Gehölzneupflanzungen und die Aufwertung des Straßencharakters und somit des Landschaftsbildes im Plangebiet ausgeglichen werden können.

Berlin, den 15.01.2013

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 zum Entwurf des Bebauungsplans 1-63
Plankopie im Maßstab 1:1000 und Verkleinerung

Begründung zum Bebauungsplan 1-63

für die Verbreiterung der Heidestraße
zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße
im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Stand: 23.11.2012

I.	Planungsgegenstand	3
I.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	3
I.2	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung	3
I.3	Plangebiet	5
I.3.1	Stadtentwicklung	5
I.3.2	Stadträumliche Einordnung und Bedeutung	6
I.3.3	Bestand	8
I.3.4	Planerische Ausgangssituation	11
II.	Planinhalt	21
II.1	Intentionen des Planes	21
II.1.1	Planungsziele	21
II.1.2	Städtebauliches Konzept	21
II.1.3	Verkehrs- und Gestaltungskonzept	23
II.1.4	Geplanter Straßenquerschnitt	43
II.2	Umweltbericht	44
II.2.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	44
II.2.2	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind	45
II.2.3	Beschreibung und Bewertung der derzeitigen Umweltauswirkungen	53
II.2.4	Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	63
II.2.5	Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nicht-Durchführung der Planung	71
II.2.6	Eingriffsermittlung, Kompensationsbedarf und Maßnahmen	71
II.2.7	Zusätzliche Angaben	89
II.3	Wesentlicher Planinhalt	90
II.4	Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen	91
II.4.1	Geltungsbereich	91
II.4.2	Verkehrsflächen	91
II.4.3	Sonstige Festsetzungen	98
II.4.4	Ergänzende planfeststellungsersetzende Festsetzungen für den Bereich der Bundesstraße B 96	98
II.4.5	Nachrichtliche Übernahmen	103
III.	Auswirkungen des Bebauungsplans	104
III.1	Verkehrliche Auswirkungen	104
III.2	Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen	104
III.3	Auswirkungen auf geschlechts- und altersspezifische Belange	105
III.4	Haushalt	106
IV.	Verfahren	107
IV.1	Aufstellungsbeschluss	107
IV.2	Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	107
IV.3	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	108
IV.4	Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	110
IV.5	Beschluss über die Änderung des räumlichen Geltungsbereichs	119
IV.6	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	119
IV.7	Benachrichtigung der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	132
IV.8	Erneute Beteiligung des Eisenbahnbundesamtes	134
V.	Rechtsgrundlagen	136

I. PLANUNGSGEGENSTAND

I.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 befindet sich in zentraler Lage der Innenstadt nördlich des Hauptbahnhofs im Bezirk Mitte von Berlin und hat eine Größe von ca. 4,2 ha. Das Plangebiet umfasst:

- die vorhandene Heidestraße, begrenzt durch die Straßenkreuzungen Heidestraße / Minna-Cauer-Straße im Süden und Heidestraße / Perleberger Straße im Norden,
- die Erweiterungsflächen beiderseits der Straße sowie
- die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke in verringerter Straßenbreite.

I.2 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Für den Bereich um die Heidestraße zwischen Perleberger Straße im Norden, Nordhafen und Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Osten, der Invalidenstraße im Süden und den Bahnanlagen im Westen ist eine umfassende städtebauliche Neuordnung geplant. Innerhalb dieses neu zu entwickelnden Innenstadtbereichs („Europacity“) soll die künftige Heidestraße nördlich der Minna-Cauer-Straße als zum Anbau bestimmte Stadtstraße das stadtstrukturelle und verkehrliche Rückgrat bilden.

Hierzu soll die vorhandene Trasse der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und Perleberger Straße im Norden erweitert werden, um eine Neuanlage der Straße mit deutlich veränderter Straßenraumaufteilung zu ermöglichen. Verändert werden sollen auch die Anschlüsse an die Minna-Cauer-Straße, den Straßenzug Nordhafenbrücke / Sellerstraße sowie die Perleberger Straße. Weiterhin sollen von der künftigen Heidestraße verschiedene Quartiersstraßen abzweigen, die der Erschließung der anliegenden Baugebiete dienen und die in den angrenzenden Bebauungsplänen 1-62a und b festgesetzt werden sollen. Die vorhandene Döberitzer Straße ist ebenfalls neu anzuschließen.

Zur städtebaulichen Neuordnung der Bereiche westlich und östlich der künftigen Heidestraße und zur Sicherung der in diesem Zusammenhang erforderlichen Quartiersstraßen (einschließlich der Döberitzer Straße), hat der Bezirk Mitte von Berlin die Aufstellung des Bebauungsplans 1-62 beschlossen (Aufstellungsbeschluss vom 18.8.2009, ABl. Nr. 41, S. 2192, geändert durch Bezirksamtsbeschluss vom 23.9.2011; ABl. Nr. 42, S. 2319)

Die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans 1-63 ist zur planungsrechtlichen Sicherung der Straßenverkehrsflächen der verbreiterten Heidestraße sowie der verschmälerten Straßenverkehrsflächen im Bereich der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke erforderlich. Die im mittleren und südlichen Abschnitt beidseitige und im nördlichen Abschnitt im Wesentlichen einseitige Erweiterung (nach Westen) der vorhandenen Heidestraße betrifft ausschließlich private Grundstücksflächen, die nur auf der Grundlage des Bebauungsplans 1-63 in Anspruch genommen werden können.

Der Abschnitt der vorhandenen Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und der Einmündung zur Nordhafenbrücke ist Teil der Führung der Bundesstraße B 96. Er gilt als gewidmete Bundesstraße (Ortsdurchfahrt) im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Der geplante Ausbau der Heidestraße ist als wesentliche Änderung einer Bundesfernstraße im Sinne von § 17 Bundesfernstraßengesetz einzustufen, die einer Planfeststellung bedarf. Der Bebauungsplan 1-63 erfüllt daher für diesen Abschnitt planfeststellungsersetzende Wirkung im Sinne von § 17b Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz und trifft auch Regelungen insbesondere zur künftigen baulichen Aufteilung der Straßenverkehrsflächen.

Der Abschnitt der vorhandenen Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Süden und der Kreuzung mit der Perleberger Straße im Norden ist Teil der Führung einer Landesstraße II. Ordnung im Sinne von § 20 Berliner Straßengesetz (Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007). Dieser Abschnitt gilt als gewidmete Landesstraße im Sinne des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG). Der geplante Ausbau der Heidestraße stellt auf diesem Abschnitt eine Änderung einer Landesstraße II. Ordnung im Sinne von § 22 Berliner Straßengesetz dar. Nach § 22 BerlStrG ist für die Änderung von Straßen II. Ordnung nur dann eine Planfeststellung erforderlich, wenn dies zur sachgerechten Bewältigung der mit der Planung aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist. Ein Planfeststellungsverfahren ist zudem gesondert von der Planfeststellungsbehörde anzuordnen. Für diesen Straßenabschnitt ist kein Planfeststellungsverfahren erforderlich und angeordnet, so dass der Bebauungsplan 1-63 für diesen Abschnitt keine planfeststellungsersetzende Wirkung wahrnimmt.

Die künftige Profilgestaltung, d.h. die Einteilung der Straßenverkehrsfläche der künftigen Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Süden und der Kreuzung mit der Perleberger Straße im Norden ist hingegen nicht Gegenstand der Festsetzung. Die Planung wird diesbezüglich nur als Hinweis dargestellt, um die Funktionsfähigkeit dieses Abschnitts im Verbund mit dem Abschnitt südlich der Einmündung zur Nordhafenbrücke zu verdeutlichen.

Die verbreiterte Heidestraße schließt nach wie vor im Süden an den bereits hergestellten Abschnitt der Bundesstraße B 96, die Minna-Cauer-Straße, an. Zur Umsetzung der nunmehr verfolgten Straßenplanung muss der festgesetzte Bebauungsplans II-201b in einem Teilbereich durch den vorliegenden Bebauungsplan geändert werden. Auch hierzu ist die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 und die Festsetzung planfeststellungsersetzender Regelungen erforderlich. (Zur ursprünglichen Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“, darunter die Bundesstrasse B 96 einschließlich der heutigen Minna-Cauer-Straße, vgl. I.3.4.11.3)

Zum Anschluss des östlichen Fußwegs der verbreiteten Heidestraße an den bestehenden Fußweg in der Heidestraße südlich der Kreuzung mit der Minna-Cauer-Straße und zur Schaffung ausreichender Fußgängerflächen östlich des dortigen Überwegs über die südliche Heidestraße wird eine geringfügige Straßenerweiterung östlich der bestehenden Heidestraße

geplant. Hierzu muss ein Abschnitt der im Bebauungsplan II -201c festgesetzten Straßenbegrenzungslinie durch den Bebauungsplan 1-63 aufgehoben werden.

I.3 Plangebiet

I.3.1 Stadtentwicklung

Der ehemals feuchte Niederungsbereich des heutigen Plangebietes lag bis ins 18. Jahrhundert vorwiegend landschaftlich geprägt weit außerhalb des Stadtkerns und der Stadterweiterungen.

Eine erste bauliche Prägung östlich des heutigen Plangebiets entstand 1748 mit der Errichtung der so genannten Invalidenhäuser, die als Wohnheime für Versehrte der preußischen Kriege dienten. Die Panke, die in ihrem ursprünglichen Lauf weiter östlich in die Spree mündete, wurde im heutigen Plangebiet als Graben westlich der Invalidenhäuser neu angelegt. Westlich des Plangebiets prägten um 1840 ein ausgedehnter Exerzierplatz, Kasernen sowie das Zellengefängnis mit sternförmig angeordneten Zellentrakten den Bereich.

Prägend für das Plangebiet war eine Neugestaltung der Wasserwege: Der Bogen der Spree wurde reguliert und der Pankegraben mit Humboldthafen, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und Nordhafen bis 1859 als schiffbarer Wasserweg ausgebaut.

Als Endpunkt der Eisenbahnstrecke nach Norden entstand 1847 im Südosten des Plangebiets der Hamburger Bahnhof als Kopfbahnhof nördlich der Invalidenstraße. Die Flächen nördlich des Bahnhofsgebäudes wurden für den Güterumschlag und Bahnbetriebszwecke entwickelt und erhielten so die bis heute nachwirkende Prägung. Diese Nutzungen blieben auch bestehen, als der Hamburger Bahnhof schon um 1884 als Bahnhof wieder aufgegeben und ab 1906 als Bau- und Verkehrsmuseum umgenutzt wurde.

Der sogenannte Hobrecht-Plan von 1862 sah für den Bereich zwischen Hamburger Bahnhof im Osten (Heidestraße) und Exerzierplatz im Westen (Lehrter Straße) ein Stadtquartier mit einem Schmuckplatz vor. Auf diese Planung gehen offenbar die Ansätze gründerzeitlicher Blockrandbebauung an der Heide- und der Döberitzer Straße sowie an der Lehrter Straße zurück. Die Ausbildung eines geschlossenen Quartiers wurde jedoch von der Anlage der Lehrter Bahn als unüberwindliche stadtstrukturelle Zäsur verhindert.

Etwa am Standort des heutigen Hauptbahnhofs wurde 1871 der Lehrter Bahnhof ebenfalls als Kopfbahnhof in Betrieb genommen. Auch in dessen Hinterland, den Flächen westlich der heutigen Heidestraße, entwickelten sich ausgedehnte Anlagen für den Güterumschlag und den Bahnbetrieb. Damit waren die Flächen beiderseits der Heidestraße durch Bahn- und Gewerbenutzungen geprägt und durch stadträumliche Barrieren so deutlich abgetrennt, dass sie an der weiteren Entwicklung der westlich und östlich angrenzenden Stadtquartiere nicht teilnahmen. Die Errichtung der Stadtbahn bis 1882 mit dem Lehrter Stadtbahnhof in Hochlage nördlich quer vor dem Hauptgebäude des vorhandenen Lehrter Bahnhofs erhöhte zwar die Erschließungsgunst des Fernbahnhofs und verbesserte die Verbindungen des Plange-

biets mit der übrigen Innenstadt wesentlich, blieb jedoch für die städtebauliche Entwicklung des Plangebiets nahezu ohne Bedeutung. Ein Sonderfall im Gebiet blieben die Grundstücke nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße, die um 1900 mit zeittypischen Mietshäusern bebaut worden waren.

Im zweiten Weltkrieg wurde der Lehrter Bahnhof stark zerstört und ab 1951 nicht mehr für den Personenverkehr genutzt; 1957-1959 wurde der Bahnhof abgerissen. Auch eine Reihe der entlang der Heidestraße vorhandenen Mietshäuser wurde offenbar beschädigt und abgebrochen. Es blieb aber bei den Bahn-, Güterumschlags- und Gewerbenutzungen auf den Flächen des Lehrter Güterbahnhofs und des Hamburg-Lehrter Güterbahnhofs. Diese Prägung wurde durch die Errichtung eines Containerbahnhofs im nordwestlichen Bereich an der Heidestraße in den frühen 1980er Jahren noch verstärkt. Für das isolierte West-Berlin erfüllte der neu errichtete Containerbahnhof eine wichtige bahnlogistische Funktion.

Mit der Teilung Berlins geriet das Plangebiet in West-Berlin nicht nur in eine Randlage an der im Schifffahrtskanal verlaufenden Grenze, sondern die Heidestraße wurde in Verbindung mit der Anbindung an die Seller- und die Perleberger Straße sowie der Errichtung der so genannten Entlastungsstraße im Tiergarten auch zu einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung für den Fahrzeugverkehr in West-Berlin.

Nach der Grenzöffnung wurde die Nutzung des Containerbahnhofs zunächst intensiviert. 2003 erfolgte die Verlagerung der Funktionen in ein Güterverkehrszentrum im Süden Berlins. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofs Mitte 2006 und der damit verbundenen Verknüpfung der Nord-Süd- mit den Ost-Westlinien der Bahn erhielt der Bereich um die Invalidenstraße eine völlig neue Prägung und Zentralität im Stadtgefüge, die durch die neue Anbindung über den Nord-Süd-Straßentunnel weiter verstärkt wird. Auch der Bereich um den Hamburger Bahnhof gewann nach 1990 wieder an Bedeutung und wurde als Kulturstandort entwickelt.

I.3.2 Stadträumliche Einordnung und Bedeutung

Der Neuordnungsbereich Heidestraße ist Teil der Berliner Innenstadt und durch die Nähe zu zentralen Nutzungen gekennzeichnet. Hierzu gehören insbesondere das Regierungsviertel im Süden, das Wirtschafts- und das Bauministerium sowie das Bundeswehrkrankenhaus, und das Naturkundemuseum im Osten, die Charité mit Behandlungs-, Forschungs- und Lehreinrichtungen sowie diverse städtische Nutzungen im Südosten. Im Osten des Gebiets entsteht die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes. Der Hamburger Bahnhof als überregional wirksamer Kulturstandort ist selbst Teil des Neuordnungsbereichs. Die Ansiedlung des Hauptbahnhofs hat die Zentralität und Bedeutung dieser Lage nochmals deutlich erhöht. Das Zusammentreffen von Fernbahn-, Regionalbahn- und Nahverkehrskreuz sowie Nord-Süd-Straßentunnel bezeichnet eine besonders gute regionale, wie überregionale Erreichbarkeit. Der Bahnhof selbst ist auch zentraler Einzelhandelsstandort.

Durch die in Realisierung befindlichen Vorhaben und übrigen verfügbaren Bauflächen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs bestehen sehr gute Ausgangsbedingungen, die noch fehlende strukturelle Verbindung zu den o.g. Nutzungen und Bereichen im Süden und Osten des Neuordnungsbereichs Heidestraße herzustellen. Mit der Aufgabe der Bahn- und

Gewerbenutzungen im Neuordnungsbereich Heidestraße bestehen zudem erhebliche Flächenpotentiale und Chancen, um das Gebiet praktisch erstmals in der Berliner Stadtentwicklung einer städtischen Entwicklung zuzuführen.

Durch die bislang weitgehend unüberwindliche Einfassung mit Bahnanlagen im Westen und Wasserwegen im Norden und Osten stellt der Neuordnungsbereich Heidestraße für die angrenzenden Stadtbereiche im Westen, Norden und Osten eine stadtstrukturelle Barriere dar, ist von diesen deutlich abgetrennt und durch eine isolierte Lage gekennzeichnet. Lediglich die Heidestraße selbst wird zumindest für den motorisierten Verkehr als eine Art Transitraum genutzt. Diese Lagebedingungen werden aufgrund des Fortbestands der Bahn-, Kanal- und Hafenanlagen auch nur partiell veränderbar sein. So kann nach Westen zum Bereich Lehrter Straße hin durch die Anlage des sogenannten Döberitzer Grünzugs (westlich an die Döberitzer Straße anschließend) und durch eine geplante Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen eine verbesserte Anbindung geschaffen werden. Ebenso kann durch zwei geplante Kanalbrücken für Fußgänger, zusätzlich zur vorhandenen Kieler Brücke, nach Osten und dem in Umstrukturierung begriffenen Stadtbereich westlich der Chausseestraße eine verbesserte Anbindung erreicht werden. Eine zusätzliche Vernetzung mit dem Straßennetz in den umliegenden Quartieren ist aber nicht vorgesehen.

Umso notwendiger ist ein Aufgreifen der Potenziale für eine verbesserte Vernetzung mit den Stadtbereichen im Westen, Norden und Nordosten. Hierzu gehören die dicht bebauten Wohnbereiche Moabits, die allerdings nur über die stark befahrene Perleberger Brücke und die Invalidenstraße erreichbar sind, die Wohnbereiche um die Torfstraße in Wedding, die nur über weitere trennende gewerbliche Zonen und wenige Kanalbrücken erreichbar sind und die Zentrumsbereiche um die Müller- und die Reinickendorfer Straße, die aber bislang durch die ausgedehnten Anlagen eines Pharmaunternehmens beiderseits der Fennstraße abgekoppelt vom Nordrand des Gebiets Heidestraße sind. Hier bestehen Planungen (Bebauungsplan 1-47 im Verfahren), die bestehende Betriebsflächen als Campus mit den Funktionen Forschung, Entwicklung, Produktion und Verwaltung städtebaulich aufzuwerten und Teilbereiche öffentlich zugänglich zu machen.

Insofern ist der Neuordnungsbereich Heidestraße weitgehend auf eine selbst tragende, interne Entwicklung angewiesen und kann mit Ausnahme von Impulsen aus dem Südbereich um den Hauptbahnhof kaum und nur sehr vermittelt von Entwicklungen in den Nachbarquartieren profitieren. Die interne Entwicklung, städtebauliche Neuordnung und Aufwertung ist aber für die Vernetzung der Stadtbereiche im Nordwesten, Norden, und Nordosten des Gebiets mit den zentralen Lagen der Innenstadt von herausragender Bedeutung. In diesem Kontext kommt auch der gestalterischen Aufwertung der Heidestraße, ihrer städtebaulichen Einbindung und der Aufwertung der verkehrsfunktionalen Rahmenbedingungen für den Fußgänger-, Fahrrad- und Busverkehr eine besondere Bedeutung zu.

I.3.3 Bestand

I.3.3.1 Straßenraum

Bei der Heidestraße handelt es sich um eine in weiten Abschnitten nicht angebaute Gewerbeanschlussstraße. Sie ist zwischen Döberitzer Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke rund 22,5 m breit und umfasst in diesem Abschnitt eine ausgedehnte Fahrbahnfläche von etwa 15,0 m mit zwei Fahrstreifen. Das Parken ist nur auf der Westseite zugelassen, so dass zweispurig je Richtung gefahren werden kann. Die Gehwege sind zwischen 3,5 und 4,5 m breit. Im westlichen Gehweg ist eine nahezu durchgängige Straßenbaumreihe vorhanden, die jedoch aufgrund sehr unterschiedlicher Baumgrößen und -arten sowie Lücken ein uneinheitliches Bild vermittelt. Im östlichen Gehwegbereich sind nur einzelne Straßenbäume vorhanden.

Im nördlichen Abschnitt zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Perleberger Straße ist die Heidestraße insgesamt 20,0 m breit, die Fahrbahnfläche mit vier Fahrstreifen ist etwa 12,0 m, die Gehwege sind jeweils ca. 4,0 m breit.

Die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke ist trichterförmig aufgeweitet und zwischen 60,0 m im Kreuzungsbereich und 20,0 m im Anschluss an die Nordhafenbrücke breit. Östlich der Nordhafenbrücke schließt die Sellerstraße an.

I.3.3.2 Bebauung und Nutzung

Die an die Heidestraße angrenzenden Bebauungen und Nutzungen zeigen ein stark uneinheitliches Bild.

Auf der westlichen Seite der Straße dominieren im mittleren Abschnitt die weitgehend ungenutzten Flächen des ehemaligen Containerbahnhofs. Im Eckbereich mit der Perleberger Straße finden sich ein kleinerer Gebrauchtwagenhandel und rückwärtig Reste von Gartenutzungen, südlich anschließend ein Großhandel für Isoliermaterialien mit einer großen Lagerhalle und einem Verwaltungsgebäude. Nur im Bereich nördlich der Döberitzer Straße ist ein Abschnitt entlang der Heidestraße mit traditionellen Mietshäusern bebaut; hier sind neben Wohnungen nur vereinzelt gewerbliche Nutzungen vorhanden. Das Areal Heidestraße 46 bis 52 mit einem mehrgeschossigen Gewerbehof und verschiedensten Hallenbauten hat sich neben gewerblichen Nutzungen zu einem Standort mit Galerien, Ateliers und Büros entwickelt. Ein Baufeld südlich der Döberitzer Straße ist ebenfalls ungenutzt.

Im Norden, an den Geltungsbereich östlich angrenzend, befindet sich zwischen Heidestraße und dem Nordhafen eine öffentliche Grünfläche. Der übrige Bereich östlich der Heidestraße wird noch deutlich von den lang gestreckten Güterschuppen der früheren Bahnnutzung geprägt. Hier sind u.a. verschiedene Transportunternehmen, Betriebe des Lebensmittel- und Getränkegroßhandels sowie eine Firma für Eventmanagement und eine für Catering mit Lagernutzungen vertreten. Ferner befindet sich hier eine 2011 errichtete Tankstelle, die als temporär begrenzte Nutzung bis zur Umsetzung des langfristigen städtebaulichen Neuordnungskonzepts angelegt wurde.

Südöstlich des Geltungsbereichs schließt der Bereich mit dem Hamburger Bahnhof (Museum für Gegenwart), dem Sozialgericht Berlin, dem Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin sowie weiteren Museums-, Galerie- und Gewerbenutzungen an.

I.3.3.3 Motorisierter Verkehr

Die Heidestraße ist im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke sowie im Bereich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke Teil der Bundesstraße B 96. Sie erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion für den motorisierten Nord-Südverkehr. In weiten Abschnitten fehlende Randnutzungen und nur wenige Einmündungen führen zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und einem nur selten unterbrochenen Verkehrsstrom. Die Verbindungsfunktion im Nord-Südverkehr wurde in den letzten Jahren durch den Anschluss der Straße an den Nord-Südtunnel über die neu errichtete Minna-Cauer-Straße noch verstärkt. Im Norden schließt die Heidestraße an den Straßenzug Perleberger Straße / Fennstraße und die Sellerstraße an. Beide Straßenzüge stellen die verkehrlich wichtigen Verbindungen zur östlich verlaufenden Müllerstraße her.

Die Heidestraße hatte 2009 im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke eine Verkehrsbelastung von 41.400 Kfz. pro Tag (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Verkehrslenkung Berlin, Straßenverkehrszählung Berlin 2009, Entwurf Stand 8/2010). In den anschließenden Straßenabschnitten sind Verkehrsbelegungen von 25.600 Kfz. pro Tag auf dem Straßenzug Nordhafenbrücke / Sellerstraße (B 96) sowie 17.500 Kfz. pro Tag auf der nördlichen Heidestraße zu verzeichnen. Die bislang vorhandene Verkehrsführung und Signalisierung führt somit zu einer verstärkten Nutzung der Sellerstraße. (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, November 2011, Abschnitt 2.1)

I.3.3.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parken ist nur auf der Westseite der Heidestraße zwischen den Kreuzungen mit der Zufahrt Nordhafenbrücke und der Döberitzer Straße zugelassen, so dass ein Angebot von rund 130 Parkständen im Straßenraum besteht.

I.3.3.5 Radverkehr

In den Kreuzungsbereichen Heidestraße / Minna-Cauer-Straße, Heidestraße / Zufahrt zur Nordhafenbrücke sowie Heidestraße / Perleberger Straße sind im Gehwegbereich auf beiden Seiten der Heidestraße (sonstige) Radwege markiert, im langen Mittelabschnitt zwischen Döberitzer Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke sowie im Abschnitt von der Zufahrt zur Nordhafenbrücke bis zur Perleberger Straße fehlen Radverkehrsanlagen.

Östlich des Plangebiets verläuft entlang des Schifffahrtskanals eine radiale Radroute von Berlin-Mitte zur nördlichen Stadtgrenze (Fernradweg Berlin-Kopenhagen, Berliner Maueradweg), die aus dem Plangebiet bislang nur über die Kieler Brücke und die Nordhafenbrücke zu erreichen ist.

I.3.3.6 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr hat im Plangebiet bislang nur einen geringen Stellenwert. Lediglich im Bereich unmittelbar nördlich der Döberitzer Straße mit Wohn- und Arbeitsstätten und dem gegenüberliegenden Areal des Hamburger Bahnhofs sind überhaupt Fußgänger in nennenswertem Umfang zu verzeichnen. Nur im Bereich der Kreuzungen Heidestraße / Minna-Cauer-Straße und Heidestraße / Zufahrt Nordhafenbrücke bieten Lichtsignalanlagen gesicherte Quermöglichkeiten.

I.3.3.7 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Heidestraße und der Minna-Cauer-Straße verkehrt derzeit die Buslinie 142, Haltestellen befinden sich am Friedrich-Krause-Ufer und an der Döberitzer Straße.

I.3.3.8 Natur und Umwelt

Die umweltbezogene Ausgangssituation im Plangebiet wird im Umweltbericht (siehe Abschnitt II.2.3) dargestellt.

I.3.3.9 Eigentum

Die Flächen der bestehenden Heidestraße (Flurstück 252, Flur 43, Gemarkung Tiergarten) einschließlich der Anschlüsse an die Minna-Cauer-Straße (Flurstück 221, Flur 43) und die Döberitzer Straße (Flurstück 83/1, Flur 43), eine Fläche im Eckbereich Döberitzer Straße / Heidestraße (Heidestraße 58, Flurstücke 218 und 219, Flur 43, Gemarkung Tiergarten), die Fläche der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke (Teil des Flurstücks 252, Flur 43, Gemarkung Tiergarten) sind im Eigentum des Landes Berlin. Davon ausgenommen sind die Flurstücke 78 und 79 (Flur 43, Gemarkung Tiergarten,), d.h. die Gehwegflächen vor den Gebäuden Heidestraße 53 und 53A.

Die Erweiterungsflächen für den Straßenumbau gehören unterschiedlichen Eigentümern. Westlich der bestehenden Heidestraße: Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co.KG (Flurstück 87, Flur 43, Gemarkung Tiergarten; Heidestraße 23), Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien GmbH & Co. KG (inzwischen CA Immo Deutschland GmbH) (Flurstück 207, 208, 209, Flur 43, Gemarkung Tiergarten; Heidestraße 25), CA Immo Deutschland GmbH (Flurstück 260, Flur 43, Gemarkung Tiergarten; Heidestraße 61), Deutsche Bahn AG (Flurstücke 223, 22/1, 24/1, 26/1, 28/1 20/1, 36/1, Flur 43, Gemarkung Tiergarten; Heidestraße 31, 32,33,34, 35-39, 41-43, 44), Bundesrepublik Deutschland, Bundeseisenbahnvermögen (Flurstück 38/1, 55, 57, 62/1, 78 und 79, Flur 43, Gemarkung Tiergarten; Heidestraße 45, 53, 53A, 55) sowie zwei weiteren Privateigentümern (Flurstück 49/1, 59, Flur 43; Gemarkung Tiergarten, Heidestraße 46-52).

Östlich der bestehenden Heidestraße: Land Berlin (Flurstück 82/8 Flur 43 Gemarkung Tiergarten), CA Immo Deutschland GmbH (Flurstücke 275, 276, 277 Flur 43, Gemarkung Tiergarten), Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien GmbH & Co. KG (inzwischen CA Immo Deutschland GmbH) (Flurstück 204, Flur 43, Gemarkung Tiergarten, Heidestraße 20), Deutsche Bahn AG (Flurstück 205, Flur 43, Gemarkung Tiergarten). Für das letztgenannte

Flurstück ist eine Eigentumsübertragungsvormerkung zugunsten der CA Immo Deutschland GmbH im Grundbuch vermerkt.

I.3.4 Planerische Ausgangssituation

I.3.4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

I.3.4.1.1 Landesentwicklungsprogramm

Im Landesentwicklungsprogramm 2007 (GVBl. S. 629) werden die übergeordneten raum- und landesplanerischen Ziele für Berlin-Brandenburg bestimmt. Für das Plangebiet kommen neben den siedlungsplanerischen Grundsätzen (Stärkung Berlins als Zentrum der Region, Vorrang der Innenentwicklung) vor allem die folgenden verkehrsplanerischen Grundsätze zum Tragen. So wird im Landesentwicklungsprogramm hervorgehoben, dass ein funktionsfähiges Netz von Straßenverbindungen in allen Teilräumen eine wichtige Voraussetzung für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens ist und dass zur Sicherung der Mobilität der Bevölkerung und der Standortanforderungen der Wirtschaft eine bedarfsgerechte Erschließung innerhalb der Hauptstadtregion erforderlich ist. Darüber hinaus wird auf die Sicherung einer nachhaltigen, umwelt- und gesundheitsverträglichen sowie finanzierbaren Mobilität hingewiesen, die durch integrative Maßnahmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ergänzt wird. Hierdurch soll die Steigerung des Verkehrsaufkommens gemindert und Verkehrsbelastung verringert werden. Planerische Handlungsfelder sind insbesondere kompakte Siedlungsstrukturen, die Vermeidung monofunktionaler Nutzungen und verbesserte Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsarten.

I.3.4.1.2 Landesentwicklungsplan Berlin Brandenburg

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B / 2009; GVBl. S. 37) bestimmt die wesentlichen landesplanerischen Festlegungen für die Region. Für das Plangebiet relevant sind vor allem die zentrale und übergeordnete Bedeutung Berlins als Bundeshauptstadt und Metropole im Sinne des übergeordneten Zentrums der Region (Ziel 2.5; Grundsatz 2.6), die siedlungsplanerischen Grundsätze, insbesondere die vorrangige Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotenziale innerhalb bestehender Siedlungsgebiete (Grundsatz 4.1) sowie die einzelhandelsrelevanten Grundsätze (Begrenzung und Konzentration auf die jeweilige Stufe des zentralen Ortes, Grundsätze 4.6 - 4.9).

Nach Mitteilung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 20.4.2011 ist der Entwurf des Bebauungsplans 1-63 an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst.

I.3.4.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666), zuletzt geändert am 17. Februar 2011 (ABl. S. 438) stellt die Minna-Cauer- und die bestehende Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen dar. Die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 sind insoweit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke wird im Flächennutzungsplan nicht als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt. Dies entspricht der Zielplanung der Flächennutzungsplanung, die Verkehrsströme vorrangig über die Fennstraße zu führen. Der Flächennutzungsplan stellt die Führung der Bundesstraße B 96 über die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke, die Nordhafenbrücke und die Sellerstraße nicht als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dar, da die Darstellung des Flächennutzungsplans nur die Grundzüge der Planung umfasst und die Darstellung des Flächennutzungsplans mit einer Einstufung eines Straßenzuges als Bundesstraße nicht notwendigerweise übereinstimmen muss. Die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 sind daher auch insoweit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

I.3.4.3 Landschaftsprogramm

Vgl. Umweltbericht (II.2.2.11).

I.3.4.4 Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 setzt in der Teilstrategie Innere Stadt das mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr 2003 formulierte Ziel einer Entlastung der Stadträume in der historischen Mitte vom Pkw-Verkehr als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt fort. Elemente dieser Strategie sind die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, die Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs durch Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und die räumliche Verlagerung eines zuträglichen Teils des Durchgangsverkehrs auf Tangential- und Ringstraßen. Die Heidestraße befindet sich innerhalb des Innenstadtrings, der gemäß dem Entlastungskonzept vom großräumigen Durchgangsverkehr entlastet werden soll.

Der im März 2011 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr stellt grundsätzliche Ziele und Maßnahmen der Verkehrsentwicklung bis 2025 dar; nachfolgende Ziele und Maßnahmen umfassen Bezüge zum Planungsraum Heidestraße:

- Vermeidung von Verkehr durch Nachverdichtung und Wiedernutzung brachgefallener, bereits erschlossener Flächen,
- Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Begrenzung von Schneisenwirkungen im Stadtraum, Reduzierung von Zäsuren, Aufwertung von Verkehrsräumen, Respektierung historischer Verkehrsnetzstrukturen),
- verbesserte städtebauliche Integration von Verkehrsanlagen, insbesondere von Hauptverkehrsstraßen, umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsbauwerken,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen, dadurch bessere Nutzbarkeit des öffentlichen Raums,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und Stadträume,
- Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen (u.a. Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen um 25 Prozent von 2008 auf 2025, Senkung der verkehrsverursachten Luftschadstoffbelastung (Benzol, Stickstoffdioxid, Feinstaub PM_{2,5} und PM₁₀, Kohlenmonoxid, PAH) mit dem Ziel der deutlichen Unterschreitung (25 Prozent) der in den EU-Richtlinien enthaltenen Grenzwerte bis 2025, Minderung der Lärmbelastung in Hauptnetzstraßen für mindestens 100.000 Anwohner, die

nächtlichen Pegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind; keine Lärmbelastungen oberhalb 65 dB(A) nachts, Reduzierung des Neubaus von Straßen mit Barrierewirkung, dadurch Vermeidung der Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftsbildes).

Die Heidestraße ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 als Teil des übergeordneten Straßensystems (Stufe II, Planungsperspektive mindestens bis 2025) dargestellt, ebenso die Verbindungen über die Fenn- und die Sellerstraße zur Müllerstraße. Der Ausbau der Heidestraße als angebaute, gestaltete Stadtstraße ist Teil des Maßnahmenkonzepts des Stadtentwicklungsplans Verkehr (I.4.6).

Stadtentwicklungsplan Klima

Angaben hierzu siehe Umweltbericht, Abschnitt II.2.2.13

I.3.4.5 Landesstraßenplan

Nach der Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 sind der nördliche Abschnitt der Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Perleberger Straße, die Perleberger Straße und die Fennstraße als Landesstraßen II. Ordnung festgelegt. Der mittlere Abschnitt der Heidestraße, die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke, die Nordhafenbrücke, die Sellerstraße und die Minna-Cauer-Straße sind als Bundesfernstraße nachrichtlich dargestellt. Die Invalidenstraße östlich der Minna-Cauer-Straße ist als Landesstraße I. Ordnung festgelegt, der Abschnitt der Heidestraße südlich der Minna-Cauer-Straße ist nicht dargestellt, da sie lediglich als sonstige öffentliche Straße eingestuft ist.

I.3.4.6 Planwerk Innere Stadt

Der Senat hat am 11. Januar 2011 einen „Bericht zum Planwerk Innere Stadt“ an das Abgeordnetenhaus beschlossen. Das neue Planwerk schreibt die Ziele des „Planwerks Innenstadt“, das den Bereich Heidestraße / Europacity nur im südlichen Teil umfasste, fort.

Für das Plangebiet Heidestraße / Europacity wird die Planung des „Masterplans Berlin Heidestraße“ (2008; Senatsbeschluss Mai 2009, siehe unten) als Vorschlag, die Planung im Bereich Europaplatz als abgestimmte Planung dargestellt.

I.3.4.7 Masterplan Heidestraße

Der vom Senat (Beschluss Nr. S-2050/2009 vom 5.5.2009) und dem Bezirksamt Mitte (Beschluss Nr. 665 vom 5.5.2009) beschlossene Masterplan Berlin Heidestraße basiert auf den abgestimmten Ergebnissen des vorhergehenden städtebaulichen Wettbewerbs (2008) und stellt die Grundzüge der künftigen städtebaulichen Entwicklung dar. Dargestellt wird auch der Ausbau der Heidestraße auf der Trasse der bestehenden Straße als angebaute Stadtstraße mit begrüntem Mittelstreifen.

Der Masterplan ist bei der Planung als eine von der Gemeinde beschlossene städtebauliche Planung nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB, die die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Berlins für das Quartier an der Heidestraße darstellt, zu berücksichtigen. (Siehe auch II.1.2, Städtebauliches Konzept)

I.3.4.8 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte

Die Bereichsentwicklungsplanung (Beschluss Bezirksamt Mitte vom 18.11.2004, Fachplan Grün- und Freiflächen vom 2.12.2008) geht - analog dem 2004 wirksamen FNP, der noch eine Verlagerung der Heidestraße nach Westen vorsah - von einer Verlagerung der Hauptverkehrsstraßenführung aus und stellt westlich der Heidestraße eine neue Hauptverkehrsstraße dar, die im südlichen Abschnitt etwa dem Verlauf der Minna-Cauer-Straße folgt und weiter nördlich entlang der künftigen Bahnflächen verläuft. Im nördlichen Abschnitt schließt die neue Straße sowohl an die Nordhafenbrücke / Sellerstraße als auch an die Perleberger Straße an. Letztere wird ebenfalls als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Die Heide- und die Sellerstraße sollen gemäß der Bereichsentwicklungsplanung als einfache sonstige Straße zurückgebaut werden, wobei die Heidestraße als Sammelstraße eines neuen Wohn- und Mischgebiets dienen soll. So zweigen in regelmäßigen Abständen Ost-West ausgerichtete Straßen von der Heidestraße ab, die im Westen an die neue übergeordnete Straßentrasse anbinden und im Osten am Schifffahrtskanal enden. Geplant ist ferner der sog. Döberitzer Grünzug in Ost-West-Richtung zwischen Lehrter Straße im Westen und Kanalufer im Osten, der die heutige Heidestraße unterbrechen soll. Entlang des Nordhafens soll die heutige Heidestraße vollständig zurückgebaut werden.

Mit dem Beschluss zum Masterplan Heidestraße und dem Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans 1-62 (inzwischen: Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c) hat das Bezirksamt Mitte die Ziele der Planung gegenüber den Darstellungen der Bereichsentwicklungsplanung wesentlich geändert, so dass diese für die Planung der Heidestraße nicht mehr maßgeblich sind.

I.3.4.9 Baunutzungsplan, Straßenfluchten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 bestehen förmlich festgestellte Straßen- und Baufluchtlinien. Die für die Heidestraße festgesetzten Straßenfluchtlinien ACO vom 9.8.1862, 31.1.1872 sowie 11.12.1874 entsprechen dem heutigen Ausbau der Straße mit einer Breite von etwa 22,5 m. Auf der Ostseite der Heidestraße ist die Straßenfluchtlinie zugleich Baufluchtlinie, auf der Westseite sind die Baufluchtlinien um etwa 7,5 m gegenüber der Straßenfluchtlinie zurückgesetzt und definieren somit den Vorgartenbereich der Grundstücke. Die Döberitzer Straße wird durch förmlich festgesetzte Straßenfluchtlinien vom 7.11.1892 in einer Breite von 19,0 m festgelegt, ist jedoch nur auf einem kurzen östlichen Teilstück in dieser Breite ausgebaut. Die förmlich festgesetzten Straßen- und Baufluchtlinien wurden mit Einführung des Bundesbaugesetzes 1960 übergeleitet und haben bis heute Rechtskraft. Dabei sind diese, soweit keine Feststellungsdaten im Plan eingetragen sind, vorhandenen Unterlagen (Bebauungspläne des Zentralen Vermessungs-Amtes bzw. Akten der Bauaufsicht) entnommen.

Der Baunutzungsplan vom 28. Dezember 1960 (Abl.1961, S. 742) trifft in Verbindung mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von 1958, den o.g. Straßen- und Baufluchtlinien sowie den Änderungen durch den Bebauungsplan III-A vom 6. Mai 1970 (GVBl Nr. 61 v. 5.8.1971, S. 1203) die Regelungen eines qualifizierten Bebauungsplans. Er selbst umfasst jedoch keine Regelungen zu Verkehrsflächen. Die Fläche der bestehenden Heidestraße ist durch die Straßenfluchtlinien als Straßenfläche festgesetzt, die Bereiche beider-

seits der bestehenden Heidestraße werden im Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 festgesetzt. Der Baunutzungsplan wurde im Plangebiet jedoch nur für die Flächen wirksam, für die 1960 keine eisenbahnrechtliche Planfeststellung galt. Dies sind im Geltungsbereich die Grundstücke Heidestraße 23 (Eckbereich Perleberger Straße westlich der Heidestraße) sowie 45 bis 55 (westlich der Heidestraße, Wohn-, Misch- und Gewerbebereich nördlich der Döberitzer Straße). Diese Grundstücke, die nicht als planfestgestellte Eisenbahnflächen galten, wären unter Beachtung der fortgeltenden Baufluchtlinien als gewerbliche Baugebiete entwickelbar. Die übrigen Flächen beiderseits der Straße sind nach Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung als unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB zu beurteilen.

I.3.4.10 Angrenzende Bebauungspläne

I.3.4.10.1 Bebauungsplan II-201b

Südwestlich des Plangebiets schließt der Geltungsbereich des am 22.6.2006 festgesetzten Bebauungsplans II-201b (GVBl. Nr. 25 v. 7.7.2006, S. 700) an. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans umfasst im Wesentlichen die Flächen zwischen Lehrter Straße und Minna-Cauer-Straße, die überwiegend als Grünflächen festgesetzt werden, sowie Teilflächen der Lehrter Straße und der Invalidenstraße und die gesamte Minna-Cauer-Straße, die alle dem heutigen Bestand entsprechend als Straßenverkehrsflächen festgesetzt sind. Für Teilflächen der Minna-Cauer-Straße sowie einen Abschnitt der Heidestraße gilt zudem die Planfeststellung für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (siehe unten I.3.4.11.3)

Eine Teilfläche des Bebauungsplans II-201b umfasst die westlichen Teilflächen der bestehenden Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Döberitzer Straße (ca. 97 m lang und 1.261 m² groß). Diese Fläche soll zwar auch künftig Straßenverkehrsfläche bleiben, aber gemäß den planfeststellungsersetzenden Regelungen dieses Bebauungsplans umgebaut werden. Sie werden daher in den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 einbezogen und von diesem geändert.

I.3.4.10.2 Bebauungsplan II-201c

Südlich des Plangebiets erstreckt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c, der die Flächen zwischen Minna-Cauer-Straße, Invalidenstraße und Heidestraße einschließlich des südlichen Abschnitts der Heidestraße umfasst und im Wesentlichen die Festsetzung von Kerngebieten und Verkehrsflächen, zum Inhalt hat. Ein Abschnitt der bestehenden Heidestraße südlich der Kreuzung mit der Minna-Cauer-Straße ist als Verkehrsfläche festgesetzt und durch Straßenbegrenzungslinien abgegrenzt. Weitere Verkehrsflächen werden überwiegend mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerfläche“ festgesetzt. Darüber hinaus sind im Bebauungsplan II-201c die planfestgestellten Bahnflächen nachrichtlich übernommen. Der Bebauungsplan II-201c wurde am 25.10.2010 festgesetzt (GVBl. Nr. 27 v. 6.11.2010; S. 491).

I.3.4.10.3 Bebauungspläne 1-62 a, b und c (Entwürfe)

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans 1-62 wurde durch Beschluss des Bezirksamts Mitte vom 18. August 2009 eingeleitet. Durch Beschluss des Bezirksamts Mitte vom 24. April 2012 wurde der Geltungsbereich geteilt (Amtsblatt Nr. 18 vom 04.05.2012, S.

717); die Planung wird durch die (Teil-) Bebauungspläne 1-62a, 1-62b sowie 1-62c fortgeführt.

Die Aufstellung der Bebauungspläne 1-62 a, b und c erfolgt parallel und inhaltlich abgestimmt mit der des Bebauungsplans 1-63 und des festgesetzten Bebauungsplans II-201c. Die Bebauungspläne 1-62 a, b und c dienen der planungsrechtlichen Vorbereitung der städtebaulichen Umstrukturierung des Plangebiets (siehe Abschnitt II.1.2, Städtebauliches Konzept) und Festsetzung insbesondere von Art und Maß der baulichen Nutzung auf den Baugrundstücken. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs.1 BauGB zum Bebauungsplan 1-62 wurde im März 2010, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.1 BauGB im Juni 2010 durchgeführt. Zum Bebauungsplan 1-62b (Bereich östlich der Heidestraße) wurde die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs.2 BauGB sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.2 BauGB im Juni/Juli 2012 durchgeführt.

I.3.4.11 Planfeststellungen

I.3.4.11.1 Bundesfernstraße

Die Flächen der Bundesstraße B 96 im Geltungsbereich, d.h. die Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke gelten als gewidmete Flächen einer Bundesstraße im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes.

I.3.4.11.2 Landesstraße

Die Flächen der Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Perleberger Straße gelten als gewidmete Flächen einer Landesstraße II. Ordnung im Sinne des Berliner Straßengesetzes.

I.3.4.11.3 Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich

(Fern- und S-Bahn, Bundesfernstraße B 96, U-Bahn)

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich, die sich südlich und westlich des Plangebiets erstrecken, wurde auf Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12. September 1995 abgeschlossen wurde. Der Beschluss bezieht sich vorwiegend auf die außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen Anlagen der Fern-, S- und Regionalbahn, der U-Bahn sowie auf Straßenverkehrsflächen, z.B. der Invalidenstraße und der Bundestrasse B 96.

Gegenstand der Planfeststellung ist auch die Ausfahrt des Tiergartentunnels Richtung Heidestraße, die Anbindung an die damalige Straßenverkehrsfläche der Heidestraße sowie der Umbau der Heidestraße bis etwa in Höhe der Grundstücksgrenze zwischen den Gebäuden Heidestraße 55 und 54 (als Teil der Bundestrasse B 96). Dieser planfestgestellte Straßenbereich liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs 1-63. Später wurde die mittig liegende Straßentrasse der Ausfahrt des Tiergartentunnels (B 96) durch die Planung des Bebauungsplans II-201b zu beiden Seiten um Straßenverkehrsflächen, die nicht planfestgestellt sind, erweitert, geringfügig verändert und insgesamt die heute vorhandene Minna-Cauer-Straße errichtet.

Die ursprüngliche Planfeststellung für diesen Bereich wurde durch die Planungen des Bebauungsplans II-201b verändert. Hierzu heißt es in der Begründung zum Bebauungsplan II-

201b: „Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 AEG, 17 FStrG, 28 PBefG in Verbindung mit § 78 VwVfG durchgeführt. (...) Neben dem Nord-Süd-Fernbahntunnel – dem Kernstück des Konzeptes – wurden folgende Projekte im Bereich Hauptbahnhof / Lehrter Bahnhof planfestgestellt:

- Neubau des unter- und oberirdischen Kreuzungsbahnhofes
- Abriss des Stadtbahnviaduktes einschließlich des denkmalgeschützten Stadtbahnhofes nach Neubau eines nach Süden verlegten Streckenabschnittes
- Neubau eines Teilstückes der U-Bahn-Linie 55 (Pariser Platz / Döberitzer Straße)
- Verlegung der Bundesstraße 96, weitgehend in Tunnellage.
- Verbreiterung der Invalidenstraße in einem Abschnitt zwischen Lehrter Straße und Heidestraße
- Bau sonstiger zum Betrieb dieser Anlagen benötigten Einrichtungen

Gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 1995 wurden in den folgenden Jahren eine Reihe von Änderungen vorgenommen und rechtlich gesichert, die jedoch nicht den Bebauungsplan II-201b betreffen. Für alle Änderungen, die eines formalen Änderungsverfahrens bedurften, hatten die DB Projekt Knoten Berlin GmbH und die damalige Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr am 27. Oktober 1998 beim Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf Planänderung eingereicht. Mit Beschluss vom 22. Juni 1999 wurde das 16. Änderungsverfahren der Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich zur Anpassung einzelner baulicher Anlagen wie Treppenaufgängen, Aufzugsüberfahrten, Lüftungsschächte etc. abgeschlossen. Ebenfalls planfestgestellt wurde der Abluftkamin der B 96 nunmehr in einer dreieckigen Grundform sowie das Sockelgebäude mit Stufenanlagen.

Hingegen wurden folgende Änderungen gegenüber der Planfeststellung hinsichtlich der Erschließungskonzeption des Bahnhofes aufgrund landesplanerischer städtebaulicher und straßenverkehrlicher Zielvorgaben nicht als Folgemaßnahmen eines Eisenbahnvorhabens durch das Eisenbahn-Bundesamt gewertet und sollen somit nicht durch Planfeststellung, sondern im Zuge der Bauleitplanung rechtlich gesichert werden. Dies gilt für die Änderungen der Planfeststellung bezüglich der

- Straßenbreite der Invalidenstraße
- Anbindung der Heidestraße an die Invalidenstraße in untergeordneter Funktion
- Ausbildung eines Vollknotens im Bereich der Tunnelausfahrt B 96/Invalidenstraße einschließlich der Begleitfahrbahnen B 96 (Minna-Cauer-Straße).

Nach rechtsgutachterlicher Einschätzung zu den planungsrechtlichen Voraussetzungen der Erschließung des Stadtquartiers Lehrter Bahnhof vom 6. Oktober 1996 und nach Abstimmung zwischen den zuständigen Stellen sollen diese Änderungen rechtlich durch den Bebauungsplan im Zuge einer „Planung im Verbund“ vorgenommen werden. Die erforderliche ausdrückliche Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes hierfür setzte ein „gleichwertiges Konzept“ voraus und wurde im Rahmen der eingeschränkten Beteiligung mit Schreiben vom 25. Januar 2000 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt. Zur Regelung dieses Sachverhaltes war die Ausdehnung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes II-201 im Knotenbereich der

Invalidenstraße/Lehrter Straße, Heidestraße/ B 96 sowie für die nördliche und südliche Straßenbegrenzungslinie der Minna-Cauer-Straße erforderlich.“

Insofern wurde die ursprüngliche Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich zum Einmündungsbereich Minna-Cauer-Straße / Heidestraße durch den Bebauungsplans II-201b ersetzt; d.h. dieser Bebauungsplan wird durch den Bebauungsplan 1-63 verändert, nicht aber die ursprüngliche Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich.

Durch Planfeststellungsbeschluss für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich sind ferner auf den Flächen zwischen Döberitzer Straße, Heidestraße und Minna-Cauer-Straße (Flurstücke 260 und 218) sowie auf Flächen im Eingangsbereich der Döberitzer Straße (Flurstück 83/1) und geringen Teilflächen der heutigen Heidestraße (Flurstück 219) Ausgleichsmaßnahmen geplant.

Ein im Verfahren befindliches Planänderungsverfahren für den Döberitzer Grünzug sieht vor, diese planfestgestellten, aber noch nicht realisierten Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle umzusetzen. Dieses Planänderungsverfahren wird im Bebauungsplan 1-63 durch einen Vollzugsvorbehalt für die Festsetzungen (Verkehrsflächen), die die geringfügigen Flächenanteile im Geltungsbereich des Bebauungsplan 1-63 betreffen, berücksichtigt (vgl. II.4.3)

Zu den planfestgestellten Anlagen im Zentralen Bereich gehört auch das Regenrückhaltebecken südöstlich des Knotens Heidestraße / Nordhafenbrücke, das der Rückhaltung und Vorklärung des vom Brückenbauwerk der Fernbahn und auf dem Gelände des früheren Containerbahnhofs anfallenden Niederschlagswassers dient (siehe unten).

Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich sind ferner auf Flächen des ehemaligen Containerbahnhofs westlich der Heidestraße, nördlich des Grundstücks Heidestraße 45 Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt worden; die betroffenen Flächen gelten aber nicht als planfestgestellt. Ein Teil dieser Pflanzmaßnahmen auf einer Teilfläche mit einer Größe von rd. 1.800 m² liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63. Da diese Pflanzflächen für die Erweiterung der Heidestraße beansprucht werden, sind Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle erforderlich (vgl. II.2.6 Umweltbericht).

I.3.4.11.4 Eisenbahn

Ein Großteil der Flächen beiderseits der Heidestraße, war eisenbahnrechtlich gewidmet. Von den Flächen westlich der Heidestraße, nördlich der Döberitzer Straße (ehem. Containerbahnhof), wurden durch Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 8. Juni 2011 die Flurstücke 20/1, 22/1, 24/1, 26/1, 28/1, 36/1, 223 (Teilfläche von ca. 83.158 m², d.h. Gesamtfläche jedoch ohne westlich gelegene Vorhalteflächen für die S 21 und ohne die Trasse der bestehenden Regenwasserleitung unter der nördlichen Heidestraße) der Gemarkung Tiergarten, Flur 43, per 26. Juli 2011 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Gleiches gilt für eine Teilfläche des Flurstücks 252, Gemarkung Tiergarten, Flur 43 (Teilfläche von ca. 310 m² der Heidestraße, d.h. Fläche einer ehemals querenden Gleistrasse südlich des Abzweigs der Zufahrt zur Nordhafenbrücke), die ebenfalls mit dem o.g. Bescheid von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde. Die Erweiterungsflächen der Heidestraße nach Westen und

eine Gleistrasse quer zur Fahrbahn sind daher nicht mehr von eisenbahnrechtlichen Planfeststellungen betroffen; die nicht freigestellte Regenwasserleitung unterhalb der Straße ist weiterhin als planfestgestellt zu beachten.

Für das südlich der Döberitzer Straße und nördlich der Minna-Cauer-Straße gelegene Flurstück 260, das mit einem östlichen Randstreifen von der im Bebauungsplan 1-63 geplanten Straßenverkehrsfläche betroffen ist, wurde die Freistellung von Bahnbetriebszwecken mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.2.2012 mitgeteilt. Zum B-Plan 1-63 hat das Eisenbahn-Bundesamt darüber hinaus mitgeteilt, dass gegen einen Umbau der Kreuzung Minna-Cauer-Straße keine Bedenken bestehen (E-Mail zum B-Plan 1-63 vom 14.6.2011).

Für den größeren Teil der Flächen östlich der Heidestraße (Flurstücke 204 und 205, Flur 43, Gemarkung Tiergarten; Heidestraße 20) ist die förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bereits 2008 erfolgt.

Für das ehemalige Flurstück 82/6 mit einem Regenrückhaltebecken wurde ein so genanntes gestuftes Verfahren durchgeführt, um die zum Betrieb des Regenrückhaltebeckens nötigen Flächen aus dem ehemaligen Flurstück 82/6 (nunmehr Flurstücke 274, 275, 276, 277 und 278, Flur 43, Gemarkung Tiergarten) herauszulösen und die wesentlich größeren übrigen Teile dieses Flurstücks von der eisenbahnrechtlichen Widmung freizustellen. Dies ist mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 29. Mai 2012 erfolgt. Danach ist nur noch das Flurstück 275 (Flur 43, Gemarkung Tiergarten; vormals Flurstück 82/6, Teilfläche A des Freistellungsverfahrens) für Bahnbetriebszwecke erforderlich. Hierzu gehören neben dem oberirdischen Regenrückhaltebecken außerhalb des Geltungsbereichs auch Teilflächen mit unterirdischen Leitungen und Verteilanlagen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63. Die Flächen mit unterirdischen Anlage werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen; weitere geringfügige Teilflächen des Flurstücks 275 (Flur 43, Gemarkung Tiergarten) unterliegen zwar weiterhin der bahnrechtlichen Planfeststellung, da sich hier nach der Bestandsermittlung aber keine baulichen Anlagen befinden, werden diese Teilflächen nicht nachrichtlich übernommen, da sie für den Planvollzug nicht von Bedeutung sind.

I.3.4.12 S-Bahnplanung

Als S-Bahnlinie S 21 wird eine Neubaustrecke zwischen dem S-Bahn-Nord- und dem S-Bahn-Südring über den Hauptbahnhof bezeichnet, die auch westlich des Neuordnungsgebiets Heidestraße verlaufen wird. Langfristige Planungen sehen im Zuge dieser Linie den Bau eines zusätzlichen S-Bahnhofs südlich der Perleberger Brücke vor. Durch Planfeststellungsbeschluss zur Nordringanbindung der S 21 ist der größte Teil des Flurstücks 260 als temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn planfestgestellt, ein schmaler westlicher Streifen zusätzlich als Sicherheitsstreifen der S-Bahn. Weder die Flächen der künftigen S-Bahnanlagen, noch temporäre Baustelleneinrichtungen umfassen Flächen des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63. Zur erfolgten Freistellung von Bahnbetriebszwecken siehe oben.

I.3.4.13 Stadtumbaugebiet

Das Neuordnungsgebiet Heidestraße zwischen Invalidenstraße im Süden und Perleberger Straße im Norden ist Teil des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring / Heidestraße nach

§ 171b BauGB (Programm „Stadtumbau West“, Senatsbeschluss Nr. 3133/2005 vom 29.11.2005 veröffentlicht im Amtsblatt für Berlin Nr. 62 vom 16.12.2005, S. 4613). Durch den Beschluss ergeben sich vor allem rechtliche Konsequenzen aufgrund der hiermit geltenden Vorschriften zur Beteiligung von Betroffenen und öffentlichen Aufgabenträgern, der Auskunftspflicht der Betroffenen im Gebiet sowie der Möglichkeit, Städtebauförderungsmittel für Maßnahmen des Stadtumbaus einzusetzen. Gegenstand des Stadtumbaukonzepts ist auch der Umbau und die gestalterische Aufwertung der Heidestraße.

II. PLANINHALT

II.1 Intentionen des Planes

II.1.1 Planungsziele

Hauptziel für die städtebauliche Neuordnung des Gebiets Heidestraße ist die Aktivierung innerstädtischer Brachflächen und von Flächen mit geringer Nutzungsintensität entsprechend ihrer zentralen Lage. Damit wird den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung bezüglich des Vorrangs der Innenentwicklung und des Flächenrecyclings entsprochen.

Mit der Entwicklung des Neuordnungsgebiets Heidestraße wird langfristig die stadtstrukturelle Verknüpfung des Bereichs um den Hauptbahnhof mit den Gebieten im Nordwesten (Moabit), im Norden und Nordosten (Wedding) angestrebt.

Aufgrund des Fortbestands der stadträumlichen Barrieren im Westen (Bahnanlagen) und Osten (Schiffahrtskanal) kann eine verbesserte Verknüpfung mit den Quartieren in Moabit und Mitte nur über die Döberitzer Straße in Verbindung mit dem sog. Döberitzer Grünzug sowie über einzelne Brücken für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung des Gesamtgebiets ist es Ziel, die Heidestraße als zum Anbau bestimmte, städtische Hauptverkehrsstraße in das neue Stadtquartier zu integrieren. Hierzu wird eine umfassende gestalterische Aufwertung des Straßenraums angestrebt und damit ein durchgreifender Umbau erforderlich.

Die verkehrliche Funktion der Heidestraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße für den motorisierten Verkehr soll erhalten werden. Im Rahmen der Umgestaltung der Straße ist es aber auch Ziel, die räumlichen und funktionalen Ansprüche der übrigen Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, Bus) angemessen zu berücksichtigen und deren Verkehrsqualität zu verbessern und ihre Wege sicherer zu machen. Ebenso soll die Aufenthaltsqualität der Straße selbst und die der angrenzenden Freiräume verbessert werden.

Dimension und Gestaltung der Straße sollen die Ziele der Umweltentlastung in der Innenstadt und der nachhaltigen Stadtentwicklung unterstützen sowie negative Auswirkungen auf alters- und geschlechtsspezifische Belange vermeiden.

II.1.2 Städtebauliches Konzept

Grundlage der städtebaulichen Neuordnung ist der „Masterplan Berlin Heidestraße“ (2008; Senatsbeschluss vom 5. Mai 2009), der auf ein Wettbewerbsverfahren (2007/2008) sowie Abstimmungen zwischen dem Land Berlin und den maßgeblichen Vorhabenträgern zurückgeht.

Der Masterplan sieht die künftige Heidestraße als angebaute, urban geprägte und von Bäumen gesäumte Mittelachse des neuen Quartiers vor, das beiderseits der neu gestalteten Straße mit neuen Baublöcken und Freiräumen entwickelt wird.

Im Süden des Masterplangebiets im etwa dreieckigen Block unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs soll ein großzügiger Platzraum entstehen. Hieran anschließend sind intensiv genutzte und städtisch geprägte Baublöcke mit einem Hochhaus als Solitär vorgesehen, die Büros, Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie sowie einen eher geringen Wohnanteil aufnehmen sollen. Geplant ist eine Blockdurchwegung in Richtung Kulturstandort Hamburger Bahnhof.

Der Hamburger Bahnhof mit dem „Museum für Gegenwart“ und die angelagerten Museums- und Galerienutzungen sind Ausgangspunkte für die Entwicklung eines nördlich anschließenden als „Kunst-Campus“ bezeichneten Bereichs mit ergänzenden gastronomischen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen sowie neu zu entwickelnden Wohnangeboten. Das vorhandene Sozialgericht und das Landesinstitut für Sozial- und Gerichtsmedizin sollen bestehen bleiben.

Nördlich an den „Kunst-Campus“ schließt sich das Hauptwohnquartier an, das fast den gesamten Bereich zwischen künftiger Heidestraße, Schifffahrtskanal und Nordhafen umfasst. Es ist in sechs Baufelder gegliedert, deren Bauweise durch bis zu sechsgeschossige Blockrandbebauungen geprägt ist und die durch zwei Straßenhalbringe sowie weitere Mischverkehrsflächen erschlossen werden sollen. Zusätzliche private Blockdurchwegungen ergänzen das öffentliche Straßennetz. Die räumliche und strukturelle Mitte dieses Wohnbereichs bildet ein großzügiger Stadtplatz zwischen Heidestraße und Schifffahrtskanal, der auch ein neues Hafenbecken am Schifffahrtskanal einfasst. Hier soll ein besonderes Wohngebietszentrum mit qualifizierten Einzelhandelsangeboten sowie Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten entwickelt werden. Darüber hinaus sollen auch die Kanten der Wohnblöcke zur Heidestraße mit Erdgeschossnutzungen aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie belebt werden.

Der gesamte Bereich westlich der Heidestraße soll als gemischt genutzter Bereich mit Büros, Gewerbe, Handel und bereichsweise unterschiedlichen Wohnanteilen entwickelt werden. Analog zur Ostseite des Gebiets sind Baublöcke mit etwa sechs Geschossen, entlang der Bahnanlagen auch höhere Solitärgebäude vorgesehen. Die Erschließung erfolgt über neue Quartierstraßen senkrecht zur künftigen Heidestraße und eine weitere rückwärtige Verbindung parallel zur künftigen Heidestraße. Ein weiterer Stadtplatz etwa gegenüber der Nordhafenbrücke bildet das Vorfeld zu einem westlich des Gebiets an der neuen S-Bahnlinie geplanten Bahnhof und zu den nördlich des Platzes vorgesehenen kerngebietstypischen Baugebieten. Auch hier sollen die Kanten der Blöcke zur Heidestraße und zum nördlichen Stadtplatz mit Erdgeschossnutzungen aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie belebt werden. Die gründerzeitlichen Bestandsgebäude nördlich der Döberitzer Straße sowie einzelne dort vorhandene Gewerbehöfe sollen erhalten und in das Neuordnungskonzept integriert werden. Der geplante Baublock westlich des Stadtplatzes und des Hafens mit einer diagonalen Fußwegequerung soll als Quartierszentrum mit Einzelhandelsangeboten der Grundversorgung entwickelt werden.

Zusammen mit den genannten Freiräumen der Stadtplätze bildet ein neuer Ufergrünzug entlang des Schifffahrtskanals das Grundgerüst der Grünflächenplanung. Er geht über in neue und vorhandene Grünflächen am Nordhafen und soll über eine vorhandene und zwei neue

Fußgängerbrücken mit den Grünflächen an der Ostseite des Kanals verbunden werden. Der sogenannte Döberitzer Grünzug, im Wesentlichen westlich außerhalb des Plangebiets, soll über die Döberitzer Straße und Fußwegeverbindungen im Bereich östlich der Heidestraße, nördlich des Hamburger Bahnhofs, mit dem Ufergrünzug vernetzt werden. Eine weitere Fußwegeverbindung ins Gebiet an der Lehrter Straße ist über eine Brücke etwa in der Mitte des Planbereichs 1-62a über die Bahnanlagen hinweg angedacht.

Die planungsrechtliche Vorbereitung zur Umsetzung des „Masterplans Berlin Heidestraße“ erfolgt durch die Bebauungspläne II-201c (Dreiecksblock im Süden), 1-62a, b und c (Entwicklungsbereiche westlich und östlich der Heidestraße) sowie 1-63 (Straßenraum der künftigen Heidestraße), die in enger Abstimmung aufgestellt werden.

II.1.3 Verkehrs- und Gestaltungskonzept

II.1.3.1 Grundsätzliche Trassenvarianten

Im Zuge der Neuplanung des Gebiets Heidestraße muss weiterhin eine Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Ausgang des Tiergartentunnels im Süden und der Fenn- bzw. der Perleberger Straße im Norden angeboten werden. Dieser Stadtbereich stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den nördlichen Stadtgebieten und der Stadtmitte dar. Mit der Eröffnung des Tiergartentunnels wurde diese Funktion und die Vernetzung mit den südlich gelegenen Bereichen in den Ortsteilen Kreuzberg und Schöneberg noch gestärkt. Die Heidestraße ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr als Teil des übergeordneten Straßensystems (Stufe II, Planungsperspektive mindestens bis 2025) eingestuft.

Eine Verlagerung dieser Nord-Süd-Verbindungsfunktion auf Trassen westlich des Plangebiets, also etwa die Lehrter Straße oder die Rathenower Straße, ist wegen der fehlenden verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straßenzüge und dort vorhandenen schutzbedürftigen städtebaulichen Strukturen nicht geplant. Eine Verlagerung auf den weiter westlich gelegenen übergeordneten Straßenzug Föhrer Straße / Putlitzstraße / Stromstraße ist wegen der abweichenden Lage dieses Straßenzuges im Gesamtnetz ebenfalls nicht umsetzbar. Weiterhin kann keine Verlagerung der Verkehrsströme auf die traditionelle Nord-Süd-Straßenverbindung Müllerstraße / Chausseestraße / Friedrichstraße östlich des Plangebiets erfolgen, da dort ebenso schutzbedürftige städtebauliche Strukturen vorhanden sind (Friedrichstraße) oder entwickelt werden sollen (Chausseestraße) und der Straßenzug verkehrlich nicht leistungsfähig ist sowie aus verschiedensten Gründen verkehrstechnisch auch nicht aufgewertet werden kann.

Darüber hinaus wäre eine Verteilung der Verkehrsströme unmittelbar nördlich des Tiergartentunnels über die Invalidenstraße unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs auf eine der vorgenannten östlich oder westlich gelegenen Straßenzüge verkehrstechnisch nicht möglich und stadtstrukturell nicht verträglich.

Die Straßenführung muss daher auch künftig innerhalb des Plangebiets Heidestraße erfolgen. Hierzu wurden daher nachfolgende grundsätzliche Trassenvarianten auch im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes bzw. der Planfeststellungsrichtlinie untersucht und bewertet:

II.1.3.1.1 Variante 1 - Bestandstrasse

Bei dieser Variante wird davon ausgegangen, dass die bestehende Heidestraße in ihrem Querschnitt weitgehend erhalten bleibt, d.h. sowohl die Breite der vorhandenen Fahrbahnen, als auch die der Gehwege. Ebenso bleibt in dieser Variante der Einmündungsbereich zur Nordhafenbrücke unverändert, insbesondere aus umsetzungspraktischen und finanziellen Gründen. Angepasst werden allerdings die Bereiche mit den Einmündungen der Planstraßen der Bebauungspläne 1-62a und b. Innerhalb des knapp 15 m breiten Fahrbahnbereichs könnten dabei zwei überbreite Fahrstreifen (2 x 4,5 m), die das Vorbeifahren an Linksabbiegern einspurig gestatten, beidseitig Radstreifen (2,3 und 1,6 m) sowie einseitig ein Parkstreifen (ca. 2,0) eingerichtet werden. Auch eine Aufteilung mit durchgängig vier Fahrspuren sowie Abbiegespuren zu den Erschließungsstraßen und einer Parkspur wäre innerhalb der vorhandenen Bordlinien möglich; in dieser Variante müssten Radwege jedoch zu beiden Seiten auf den schmalen Gehwegen markiert werden, was wegen der zahlreichen Einmündungen und der sonstigen funktionalen Anforderungen an die ohnehin schmalen Gehwege im künftigen Baugebiet aus Sicherheitsgründen nicht als Lösung in Frage kommt.

II.1.3.1.2 Variante 2 - Westtrasse (bahnnahe Trasse)

Bei dieser Variante wird davon ausgegangen, dass eine neue Hauptverkehrsstraße gemäß der bis 2011 gültigen Darstellung im Flächennutzungsplan zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße an der bahnnahe Westseite des Plangebiets angelegt wird (Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666)). Sie wird mit ca. 26 m Gesamtbreite angesetzt, so dass vier Fahrstreifen (ca. 13,0 m), beidseitig ein Baum- und Parkstreifen (ca. 2,5 m) sowie beidseitig 4,0 m breite kombinierte Geh- und Radwege angelegt werden. Diese Lösung erscheint an der Westseite des Gebiets hinnehmbar, da der Hauptstrom der Radfahrer und Fußgänger Wege im Inneren des Gebiets (bisherige Heidestraße) suchen wird und es sich insofern nur um eine Ergänzungstrasse für diese Nutzergruppen handeln würde. Die neue Straße entsteht als angebaute Stadtstraße, die auch Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Grundstücke mit übernimmt, nicht als städtische Schnellstraße.

Die bestehende Heidestraße wird in dieser Variante beibehalten und kann aufgrund der deutlich reduzierten Verkehrsbelastung durch Umgestaltung der Fahrbahnen mit Querungshilfen, beidseitigen Radstreifen sowie beidseitigen Parkstreifen versehen werden. Sie wird im Norden und Süden als Sackgasse ausgebildet und hat so keine Funktion für den Durchgangsverkehr mehr. Die Bereiche mit Einmündungen der Planstraßen der Bebauungspläne 1-62a und b müssten umgebaut werden. Die Zufahrt zur Nordhafenbrücke müsste nach Westen zur neuen Bahnrandstraße durchgeführt werden, um Schleichverkehre über die Gebietsstraßen und die vorhandene Heidestraße zu verhindern.

II.1.3.1.3 Variante 3 – Ausbau

Bei dieser Variante wird davon ausgegangen, dass die bestehende Heidestraße in ihrer Linienführung beibehalten, jedoch im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke auf einen Querschnitt von 38 m Breite erweitert wird. Damit können je Richtung zwei Fahrstreifen, Abbiegespuren, Radstreifen, ein durchgehender Mittelstreifen

(2,5 / 3,0 m), ein Baum- und Parkstreifen (2,2 m) sowie breite Gehwege (4,7 bis 8,9 m, Regelbreite 6,7 m) angelegt werden.

Nördlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke wird auf den Mittelstreifen verzichtet und es werden 4,5 m breite Gehwege an der West- und 2,0 m breite Gehwege an der Ostseite des Straßenabschnitts geplant.

II.1.3.1.4 Bewertungskriterien

Die vorgenannten Trassen wurden bezüglich der nachfolgenden Kriterien untersucht und bewertet:

Stadtstruktur, Stadtgestalt:

Stadtstruktur: Die Stadtstruktur wird günstig beeinflusst, wenn monofunktionale Verkehrsstrassen und Nutzungsanordnungen, die vorrangig auf eine Attraktivität für den motorisierten Verkehr abstellen, vermieden werden. Hauptverkehrsstrassen sollen zugleich Orientierung im Stadtraum bieten und als baulich eingebundene, angebaute Stadtstraßen auch der Ansiedlung zentraler Nutzungen (öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel, Gastronomie etc.) dienen. Sie erfüllen so auch Versorgungsfunktionen für das Quartier und ggf. einen weiteren Einzugsbereich (Durchgangsverkehr).

Trennwirkung im Quartier: Eine Trennwirkung im Quartier kann vermieden werden, wenn die künftige Heidestraße möglichst eng gefasst und eine Wirkung als Schneise vermieden werden kann. Eine Trennwirkung, die sich in Anhängigkeit von der Überquerbarkeit darstellt, wird im Abschnitt Verkehr bewertet.

Trennwirkung zu Nachbarquartieren: Der Planungsraum Heidestraße ist ohnehin durch vorhandene stadträumliche Zäsuren von den Nachbarquartieren deutlich getrennt. Zusätzliche räumliche Trennwirkungen durch neue Straßentrassen sollen vermieden werden.

Stadtgestalt: Der Planungsraum um die Heidestraße soll im traditionellen Berliner Muster in Blöcken und blockrandbildender Bebauung entwickelt werden. Auch die Stadtgestalt insgesamt wird günstig beeinflusst, wenn monofunktionale Verkehrsstrassen und verkehrsorientierte Gestaltungselemente, wie Kurven und Restflächen vermieden werden und die Hauptverkehrsstraße städtebaulich eingebunden wird.

Der Hauptbahnhof als zentraler Ankunfts- und exponierter Aussichtsort wird günstig beeinflusst, wenn die bebauten Quartiere um die Heidestraße unmittelbar anschließen und die Aussicht auf eine zusätzliche Verkehrsstrasse vermieden wird.

Straßengestalt: Die höchste Gestaltqualität im öffentlichen Raum kann voraussichtlich erreicht werden, wenn auf die funktionalen Erfordernisse des motorisierten Verkehrs keine Rücksicht genommen werden muss, d.h. wenn eine Ersatztrasse zur Verfügung steht. Verbleibt der Durchgangsverkehr innerhalb des Straßenraums, bedarf die Integration einer mit motorisiertem Verkehr hoch belasteten Hauptverkehrsstraße in ein städtisches Quartier und die Vermeidung einer visuellen Dominanz der Verkehrsfunktion einer Reihe von gestalterischen Merkmalen wie eine ausgewogene Flächenverteilung und -anordnung (Gehwegbreiten, Mittelstreifen), die Vermeidung überbreiter Fahrflächen und die Anordnung von Bäumen

und Grünelementen. Hinzu kommen nach Möglichkeit gestalterisch angemessene, möglichst hochwertige Straßenbaumaterialien und Ausstattungen (Leuchten, Straßenmöblierung). Dies kann voraussichtlich bei einer Neuanlage umfassender als beim Umbau einer Straße umgesetzt werden.

Aufenthaltsqualität im Gebiet: Grundbedingung der Aufenthaltsqualität im Gebiet sind genügend große und attraktiv gestaltete öffentliche Flächen insbesondere für Fußgänger und eine ansprechende Randnutzung der Fußgängerflächen. Weitere Faktoren sind die Belastung mit Verkehrslärm und Luftschadstoffen, die im Abschnitt Umwelt in die Bewertung einfließen.

Verkehr:

Erreichbarkeit: Die Erreichbarkeit von Wohn-, Büro- und Einzelhandelsstandorten ist am Besten und die Variabilität ist in der Summe am Größten, wenn die Haupterschließungsachse etwa in der Mitte des Quartiers liegt und längere Wege von einer peripheren Erschließungsachse aus vermieden werden. Gesondert zu betrachten ist die notwendige Erschließung des Rettungsplatzes der Bahnanlagen am westlichen Ende der Döberitzer Straße.

Qualität des motorisierten Individualverkehrs: Die Qualität des motorisierten Individualverkehrs ist umso höher, je weniger dessen funktionale Ansprüche durch übrige Anforderungen aus dem Stadtraum eingeschränkt werden. Hierzu gehören im Plangebiet vier durchgängige Fahrstreifen, möglichst wenige Einmündungen und Knotenpunkte bzw. große Abstände zwischen diesen Störelementen des Durchgangsverkehrs sowie Signalregelungen, die vor allem in verkehrsreichen Zeiten einen reibungslosen Verkehrsablauf gewährleisten.

Qualität des Radverkehrs: Als Mindestqualität des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen werden für Berlin durchgängige Fahrstreifen mit 1,6 m Breite auf Fahrbahnniveau definiert, im Bereich starker Abbiegeverkehre des motorisierten Verkehrs zusätzlich gesonderte Geradeaus-Fahrstreifen. Hinzu kommen sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraße und eine Einbeziehung des Radverkehrs in die Signalisierung mit angemessenen Querungsintervallen.

Qualität des Fußgängerverkehrs: Die Qualität des Fußgängerverkehrs ergibt sich aus der Verfügbarkeit angemessen breiter Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraße sowie der Möglichkeit, die Straße zu queren. Hierzu sind sowohl lichtsignalgeregelte Übergänge für verkehrsreiche Zeiten und Fußgänger mit erhöhtem Schutzbedürfnis erforderlich, als auch Anlagen für eine möglichst spontane Querung der Straße.

Verkehrssicherheit insgesamt: Hierzu zählt ein störungsfreies und möglichst sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer. Die unangemessene Benachteiligung einer Verkehrsart führt zu einer Abwertung.

Umwelt

Flächeninanspruchnahme: Da Straßen einen hohen Versiegelungsgrad und damit negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und die natürliche Beschaffenheit des Bodens haben, ist eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme anzustreben.

Lärmbelastungen: Es wird eine möglichst geringe Lärmbelastung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von Außenräumen angestrebt. Aufgrund der Nord-Südausrichtung des Plangebiets können in Bezug auf die Besonnung an sich günstig ausgerichtete Fassaden von Gebäuden, insbesondere nach Westen mit Abendsonne, durch Straßenverkehrslärm als Wohnlagen ungünstig beeinflusst werden.

Luftschadstoffbelastungen: Es wird eine möglichst geringe Belastung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von Außenräumen mit Luftschadstoffen angestrebt. In Bezug auf die Konzentration von Luftschadstoffen sind offene, nicht angebaute Straßentrassen günstiger zu bewerten, als angebaute Straßenkorridore.

Kosten und Finanzierung

Flächenbedarf: Der Flächenbedarf soll möglichst gering gehalten werden. Flächen, die bereits als Straße genutzt werden und dem Land Berlin gehören, sollen vorrangig genutzt werden. Wenn private Flächen in Anspruch genommen werden müssen, soll der Eingriff in Privateigentum so gering wie möglich gehalten werden.

Baukosten: Die Baukosten sind unmittelbar abhängig von der Fläche der geplanten Straße und der der Anschlussflächen. Die Nutzung von Materialien, Ausstattungen und Anlagen einer vorhandenen Straße wirkt Kosten reduzierend. Die Grunderwerbskosten sollen so gering wie möglich gehalten werden. Bei einem Abrücken der Straßentrasse von Bestandsbauten werden die Kosten für nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen an solchen Bauten verringert.

Unterhaltungskosten: Eine grundhaft erneuerte oder neu gebaute Straße verursacht über längere Zeit geringere Unterhaltungskosten, als der Umbau einer vorhandenen Straße mit Nachnutzung bereits vorhandener Anlagen. Flächenmäßig größere Trassen erfordern langfristig höhere Unterhaltungskosten, als weniger flächenintensive Lösungen

Umsetzbarkeit

Baurechtschaffung (erforderliche Verfahren): Der Umbau einer bestehenden Straße kann ohne weitere planungsrechtliche Verfahren und damit ohne Zeitverlust durch aufwändigere Verwaltungsverfahren erfolgen, der Ausbau der vorhandenen Heidestraße oder die Anlage einer grundlegend neuen Trasse erfordern Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren.

Zeithorizont Baurechtschaffung: Verfahren zu einer Erweiterung der Heidestraße auf bisher gewerblich genutzten Flächen werden voraussichtlich zügiger, als solche für eine vollständige Neutrassierung durchzuführen sein. Die Überplanung von Flächen, die zunächst noch für andere Zwecke genutzt werden, bringen Verzögerungen mit sich.

Die Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer und der Verzicht auf verfahrenshemmende Einsprüche kann umso wahrscheinlicher eingeschätzt werden, je geringer der Eingriff in Privateigentum geplant wird.

Phasenweise Realisierung (Machbarkeit): Die Möglichkeit, eine Straßentrasse in Phasen um- oder auszubauen und auch zu nutzen, ist günstiger zu bewerten, als eine Lösung, die

nur als Gesamttrasse nutzbar und verkehrlich sinnvoll ist. Baumaßnahmen abseits der hoch belasteten Heidestraße sind günstiger umzusetzen, als solche unter den Bedingungen laufenden Verkehrs.

Flächenverfügbarkeit: Je größer der Anteil landeseigener Flächen oder von landeseigenen Unternehmen an der geplanten Maßnahme ist, desto rascher und wahrscheinlicher kann die Planung umgesetzt werden. Gleichwohl können einzelne Grundstücke nicht kooperierender Eigentümer auch Maßnahmen mit ansonsten guter Flächenverfügbarkeit behindern.

Zu den vorgenannten Kriterien wurden in einer Bewertungstabelle jeweils Punkte in einem Rahmen von + 2 bis -2 vergeben. Untereinander wurden die Einzelkriterien jeweils gleichwertig gewichtet; dies ist im Rahmen der Grobanalyse gerechtfertigt, da keines der Kriterien innerhalb der Ziele der Planung einen besonderen Vorrang besitzt und als Vor-Abwägung stärker gewichtet werden soll.

Varianten	Grundvariante 1 - Heidestraße (Bestand) <small>Heidestraße: Beibehaltung von Profil und Verkehrsführung in der Heidestraße</small>	Grundvariante 3 (2) - B96n (Bahntrasse) <small>Neubau einer Straße entlang der Eisenbahn westlich der geplanten Bebauung des B- Plans 1-62, Rückstufung der Heidestraße als Erschließungs- und Sammelstraße, Führung der Verkehrsströme über eine Alternativtrasse der B96 entlang der Eisenbahn</small>	Grundvariante 2 (3)- Heidestraße (Ausbau) <small>Umbau der Heidestraße gemäß B-Plan 1-63, Beibehaltung der Verkehrsführung über die Heidestraße, Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation</small>
0. Stadtstruktur, Stadtgestalt			
0.1 Stadtstruktur	+	o	+
0.2 Trennwirkung im Quartier	-	++	+
0.3 Trennwirkung zu Nachbarquartieren	+	-	+
0.4 Stadtgestalt	-	-	+
0.5 Straßengestalt	-	-	++
0.6 Aufenthaltsqualität im Gebiet	-	+	+
Summe der Pluspunkte	2	3	7
Summe Minuspunkte	-4	-5	0
Gesamtsumme	-2	-2	7
1. Verkehr			
1.1 Erreichbarkeit von Wohnstandorten	+	-	++
1.2 Erreichbarkeit von Bürostandorten	+	++	++
1.3 Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten	+	-	++
1.4 Qualität des MIV	--	++	+
1.5 Qualität des Radverkehrs	-	++	++
1.6 Qualität des Fußgängerverkehrs	--	++	++
1.7 Verkehrssicherheit insg.	--	++	+
Summe der Pluspunkte	3	10	12
Summe Minuspunkte	-7	-2	0
Gesamtsumme	-4	8	12
2. Umwelt			
2.1 Flächeninanspruchnahme	++	-	o
2.2 Lärmbelastung	--	++	--
2.3 Luftschadstoffbelastung	--	++	--
Summe der Pluspunkte	2	4	0
Summe Minuspunkte	-4	-2	-4
Gesamtsumme	-2	2	-4
3. Kosten und Finanzierung			
3.1 Flächenbedarf	++	--	o
3.2 Baukosten	++	--	-
3.3 Unterhaltungskosten	o	--	-
Summe der Pluspunkte	4	0	0
Summe Minuspunkte	0	-6	-2
Gesamtsumme	4	-6	-2
4. Umsetzbarkeit			
4.1 Baurechtschaffung (erforderliche Verfahren)	++	-	-
4.2 Zeithorizont Baurechtschaffung	+	--	-
4.3 Phasenweise Realisierung (Machbarkeit)	+	o	+
4.4 Flächenverfügbarkeit	++	o	o
Summe der Pluspunkte	6	0	1
Summe Minuspunkte	0	-4	-2
Gesamtsumme	6	-4	-1
Gesamtsumme für Stadtstruktur, Stadtgestalt	-2	-2	7
Gesamtsumme für Verkehr	-4	8	12
Gesamtsumme für Umwelt	-2	2	-4
Gesamtsumme für Kosten und Finanzierung	4	-6	-2
Gesamtsumme für Umsetzbarkeit	6	-4	-1
Summe aller Gesamtpunkte	2	-2	12
Rang	2.	3.	1.

* (++ = 2; + = 1; o = 0; - = -1; -- = -2)

(Bewertung auf der Grundlage von: Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011).

II.1.3.1.5 Bewertung

Zusammenfassend werden die Trassenvarianten wie folgt bewertet:

Variante 1 - Bestandstrasse

Die Stadtstruktur würde mit dieser Lösung günstig beeinflusst. Eine zusätzliche Trasse für eine Hauptverkehrsstraße wird vermieden, die Hauptverkehrsstraße im Quartier ist zugleich Haupterschließungsachse und bietet eine gute Orientierung für alle Nutzer. Die Hauptstraßenachse liegt günstig etwa in der Mitte des Quartiers, beidseitig können Baugebiete auf kurzen Wegen erschlossen werden. Zentralere Nutzungen wie Einzelhandel und Versorgung oder öffentliche Einrichtungen können gut sichtbar an der Hauptstraßenachse angeordnet werden und wären auch für Gebietsfremde gut auffindbar. Der Rettungsplatz für die westlich anliegenden Bahnanlagen muss über die Döberitzer Straße erschlossen werden, was deren Gestaltbarkeit u.U. einschränkt.

Die Breite der vorhandenen Heidestraße begrenzt zumindest in der visuellen Wahrnehmung ihre Trennwirkung. Die hohe Emissionsbelastung durch den Straßenverkehr schränkt die Nutzung der an sich günstig gelegenen Westseiten der Blöcke östlich der Heidestraße ein und wirkt sich insofern ungünstig auf die Stadtstruktur aus.

Die Wirkung der Bahnanlagen als Zäsur im Stadtgebiet wird bei Beibehaltung der vorhandenen Straßentrasse nicht verstärkt, die neue Bebauung kann vielmehr unmittelbar heranrücken.

Im Baufeld nördlich der Minna-Cauer-Straße kann ein Baublock ausgebildet und so die Stadtgestalt (Blick vom Hauptbahnhof Richtung Norden) günstig beeinflusst werden. Auch im übrigen Bereich entstehen keine Restflächen, die nicht oder nur ungünstig zu bebauen sind. Im Norden kann eine Bebauung an die Perleberger Straße herangeführt und dieser Bereich so städtebaulich eingebunden werden.

Die vorhandene Straße kann gestalterisch nur in begrenztem Umfang aufgewertet werden. So wird eine ungegliederte Fahrbahn ohne Mittelstreifen, zumal mit hoher Verkehrsbelastung, als ungestaltet und breit wahrgenommen. Auf der östlichen Seite der Straße könnten Straßenbäume in nur schmalen Baumscheiben ergänzt, die vitalen Bäume auf der westlichen Straßenseite erhalten und die Reihe durch neue Straßenbäume ergänzt werden. So wären im Straßenbild schon zu Beginn der Maßnahmen mindestens einige größere Bäume vorhanden, ein einheitliches Bild der Baumausstattung würde jedoch auch langfristig nicht entstehen. Zu schmale Baumscheiben hemmen die Entwicklung von Straßenbäumen. Voraussichtlich würde auch eine Mischung vorhandener mit neuen Straßenbaumaterialien z.B. in den Einmündungsbereichen der abzweigenden Erschließungsstraßen insgesamt zu einem uneinheitlichen Gestaltbild führen und die Gestalt der Hauptachse des Quartiers gegenüber den neu angelegten Nebenstraßen deutlich zurückstehen.

Der Verbleib des Einmündungsbereichs Heidestraße / Nordhafenbrücke als verkehrstechnisch optimierte Anlage mit großen Fahrbahnradien, freien Rechtsabbiegern und insgesamt großem Flächenbedarf würde die Straßengestalt auch langfristig ungünstig beeinflussen. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum würde insgesamt vor allem durch die stark begrenzte Breite der vorhandenen Gehwege nur eingeschränkt bleiben. Vor allem durch die Höhenlage der Zufahrt zur Nordhafenbrücke wirkt der Nordabschnitt der Heidestraße abgesondert wie eine andere Straße, was die stadtstrukturelle Anbindung des Nordbereichs an die Europacity

behindert. Die Arrondierung angrenzender oder angrenzend geplanter Grünanlagen im Einmündungsbereich zur Nordhafenbrücke würde entfallen.

Die Qualität des motorisierten Verkehrs muss bei einer bestandsorientierten Lösung als deutlich eingeschränkt bewertet werden. So könnten durch die erforderliche Einordnung von Radstreifen in den bestehenden Fahrbahnquerschnitt vier durchgängige Fahrstreifen nicht mehr angeordnet werden und vor allem abbiegende Fahrzeuge würden den Fluss des motorisierten Durchgangsverkehrs hemmen. Gegenüber dem Ist-Zustand ist die Kapazität der Straße voraussichtlich deutlich eingeschränkt. Durch die tendenzielle Überlastung der Straße ist mit einer eingeschränkten Verkehrssicherheit für den Kfz- und Fußgängerverkehr zu rechnen.

Bei der Führung des Verkehrs über die Bestandstrasse besteht eine gewisse Flexibilität bei der Ableitung der Verkehrsströme nach Norden; sie können durch flankierende Maßnahmen je nach Planungsziel verstärkt in die Fenn- oder in die Sellerstraße abgeleitet oder auf beide Straßen gleichmäßig verteilt werden.

Bei Anordnung durchgehender Radstreifen wäre die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet; wegen des Fehlens von vier durchgehenden Fahrstreifen ist jedoch von einem häufigeren Überfahren der Radstreifen durch motorisierten Verkehr auszugehen. Im Bereich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und im nördlichen Abschnitt müssen voraussichtlich die in Bezug auf die Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit problematischen Gehwegradwege beibehalten werden. Vor allem die Qualität des Fußgängerverkehrs kann in dieser Variante nur als eingeschränkt bewertet werden. Auch ohne Baumpflanzungen sind die vorhandenen Gehwege nur 3,5 bis 4,5 m breit, im Bereich von Baumscheiben verbleiben nur etwa 2,0 m nutzbare Gehwegbreite. Dies wäre für die Funktion der Gehwege in der Hauptstraße eines neu erschlossenen Quartiers nicht ausreichend. Auch die Einordnung von Fahrradstellplätzen wäre nur stark eingeschränkt möglich, die Zulassung von Sondernutzungen muss voraussichtlich ganz ausgeschlossen werden. Im Bereich von Bushaltestellen ist mit Behinderungen des Fußgängerverkehrs zu rechnen, die Anordnung von Fahrgastunterständen ist problematisch. Die Querung der Heidestraße durch Fußgänger könnte in den neuen Kreuzungsbereichen mit Quartiersstraßen durch Mittelinseln verbessert werden. Zwischen den Querungshilfen müssten die breiten und stark belasteten Fahrbahnen jedoch weiterhin ungeschützt überquert werden. Für den ruhenden Kfz-Verkehr könnten nur einseitig Parkmöglichkeiten angeboten werden; dies kann sich negativ auf die Nutzbarkeit und Entwicklung der künftigen Randbebauung auswirken.

Die Lärm- und Luftbelastung des Straßenraums und der künftigen Randbebauung wird sich bei Nutzung der Bestandsstraße als sehr hoch erweisen. Die Luftschadstoffe werden durch die Ausbildung eines Straßenkorridors auf engem Raum konzentriert und ihre Vermischung mit unbelasteter Luft durch eine Randbebauung behindert.

Es müssen Lärmschutzmaßnahmen an der künftigen Randbebauung eingeplant werden; die Nutzbarkeit vor allem der östlich angrenzenden Blockseiten (besonnte Seite) ist eingeschränkt. Für den Aufenthalt im Straßenraum ergibt sich eine eingeschränkte Qualität.

Bei Nutzung der bestehenden Heidestraße müssten keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden. Dies wirkt sich günstig auf die Versiegelungsbilanz aus. Bei Nutzung des

vorhandenen Straßenraums kann auf Eingriffe in Privateigentum weitgehend verzichtet werden, dies verbessert auch die Machbarkeit des Umbaus, der weitgehend ohne Zustimmung privater Eigentümer durchgeführt werden kann.

Auch die Baukosten würden durch die mögliche Nachnutzung vorhandener Anlagen voraussichtlich günstiger als in den übrigen Varianten ausfallen. Dennoch müssen etwa 325 lfd. m bzw. rd. 1.600 m² (13 Einmündungen mit je ca. 5 x 25 m) Gehweg- und angrenzende Fahrbahnbereiche aufgenommen und für die Einmündung der künftigen Erschließungsstraßen neu angelegt werden; hinzu kommen Zufahrten zu geplanten Mischverkehrsflächen. Diese Maßnahmen ziehen weitere Eingriffe in den Baum- und Änderungen beim Leuchtenbestand mit weiteren Kosten nach sich. Der Umbau der Straße bei laufendem Verkehr bringt erfahrungsgemäß erhöhte Kosten mit sich. Der nördliche Straßenabschnitt kann in dieser Variante voraussichtlich bis auf die Anlage einer zusätzlichen Einmündung ohne größere Kosten weiter genutzt werden. Bei der Nutzung und dem Umbau bestehender Straßenanlagen fallen zwar zunächst geringere Investitionskosten als bei einem vollständigen Neubau an, mittel- und langfristig ist jedoch mit wiederkehrenden Instandhaltungs- und Unterhaltungskosten zu rechnen, da keine grundsanierte oder neue Anlage entsteht.

Die Baukosten der vorgenannten Änderungen könnten voraussichtlich nicht auf die Eigentümer der Anliegergrundstücke umgelegt werden, da die Straße bereits vorhanden ist und weder grundhaft erneuert, noch in ihrer Verkehrsleistung verbessert wird.

Die Änderungen innerhalb des bestehenden südlichen Straßenabschnitts könnten voraussichtlich ohne Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage von Plangenehmigungen durchgeführt werden, was den Verfahrensaufwand deutlich begrenzen würde. Der Umbau der Straße könnte in Abschnitten durchgeführt werden; aufgrund der begrenzten Flächen wäre jedoch zeitweise mit deutlichen Verkehrseinschränkungen durch Baustellen zu rechnen.

Variante 2 - Westtrasse (bahnnahe Trasse)

In Bezug auf die Stadtstruktur muss im Plangebiet zwischen der westlichen Randzone und den übrigen Bereichen unterschieden werden.

Die Stadtstruktur in der westlichen Randzone wird aufgrund der Westtrasse ungünstig beeinflusst, da hier eine vorrangig verkehrsfunktional geprägte Trasse entsteht. Dies kann aufgrund der Verkehrsmenge, der einseitig fehlenden baulichen Einbindung, der verkehrsorientierten Führung der Straße im Nordabschnitt und eines voraussichtlich fehlenden Mittelstreifens auch durch Baumpflanzungen etc. nur in sehr begrenztem Umfang gemildert werden. Aufgrund des vorrangig verkehrsfunktionalen Charakters der Straße bedarf es einer erhöhten bauleitplanerischen Regelungsdichte sowie einer in diesem Sinne wirkenden und langfristig durchzuhaltenden Genehmigungspraxis, um eine städtebaulich wirksame Stadtkante mit einer gestalteten Blockrandbebauung auszubilden. Dabei müssten Ansiedlungsbegehren von gewerblichen Nutzungen, freistehenden Einzelhandelsvorhaben (Discounter, Fachmärkte) und Autobranchen (Tankstellen, Waschanlagen, Vermietung) etc., die erfahrungsgemäß solche Lagen mit guter Erreichbarkeit, guter Sichtbarkeit und Bauflächen ohne städtebauliche Einbindung suchen, begegnet werden. Auch bei der Ausbildung von Blockrändern kommen aufgrund von Gestalt, Nutzung und Immissionsbelastung entlang der Westtrasse vor-

rangig Gewerbe- und Bürobauten in Frage. Sie müssen eine abschirmende Wirkung für das dahinter liegende Quartier mit übernehmen.

Für die Stadtstruktur im übrigen Plangebiet ergibt sich demgegenüber durch die Westtrasse eine günstige Wirkung. Die Trennwirkung der bestehenden Heidestraße wird wesentlich verringert. Hier können beiderseits Wohn- und Mischnutzungen in nahezu voller Tiefe des Plangebiets entwickelt werden, da die Immissionsbelastung gering gehalten und Emissionen des motorisierten Verkehrs und der Bahnanlagen am westlichen Rand des Gebiets gebündelt und durch eine möglichst geschlossene Außenkante abgeschirmt werden. Für Teile der Bauflächen innerhalb des Gebiets ergeben sich durch die periphere Lage der Hauptverkehrsstraße geringfügig verlängerte Anfahrtswege und ein gewisser Zuwachs an Erschließungsflächen. Einzelhandels- und Versorgungsnutzungen dürften z.B. an der bestehenden Heidestraße nur in dem Umfang angesiedelt werden können, wie dies zur Gebietsversorgung erforderlich ist, da die Auffindbarkeit von Standorten innerhalb des Gebiets für Nutzer von außerhalb eingeschränkt bleibt. Bei einer insgesamt begrenzten Zulassung von Einzelhandel werden diese Anbieter eher den Westrand des Gebiets bevorzugen, so dass sich für die Nutzer im Gebiet eher verlängerte Einkaufswege zum Westrand ergeben werden. Wird eine direkte Straßenverbindung zwischen Westtrasse und Nordhafenbrücke / Sellerstraße geschaffen, ergibt sich nördlich dieser Trasse ein abgesonderter Baubereich im Norden des Plangebiets; hier kann jedoch der Nordabschnitt der Heidestraße in die angrenzende Parkanlage, z.B. als Bewegungsfläche für Jugendliche, mit einbezogen werden. Im Einmündungsbereich an der Perleberger Straße entstehen baulich nicht nutzbare Restflächen ebenso weitere Restflächen westlich der Straße, die begrünt werden müssten. Der Rettungsplatz für die westlich anliegenden Bahnanlagen kann durch die direkte Lage an der Westtrasse direkt erschlossen werden, die Döberitzer Straße wird von dieser Funktion entlastet.

Die Stadt- und Straßengestalt am westlichen und nördlichen Rand des Plangebiets wird durch die Westtrasse ungünstig beeinflusst. Eine verkehrsfunktionale Gestaltung der Straße mindestens im Nordbereich, die fehlende bauliche Einbindung entlang der Bahnanlagen und eine ungegliederte Fahrbahn, verbunden mit hoher Verkehrsbelastung im Hauptabschnitt, führen zu einem unwirtlichen Straßenraum. Die großräumige Trennwirkung der Bahnanlagen zwischen den Quartieren Lehrter Straße und Heidestraße wird durch die Westtrasse verstärkt. Die geplante Fußgängerbrücke nach Westen würde um weitere ca. 30 m verlängert und müsste die rund 110 m breite Bahn- und Straßenanlage überwinden. Vom Hauptbahnhof, als erhöhtem und viel frequentiertem Sichtpunkt aus nach Norden gesehen, würde die Umfahrungsstraße stark in Erscheinung treten. Unmittelbar südlich der Perleberger Straße ist keine Bebauung möglich, so dass hier auch langfristig die Dominanz der Verkehrsanlagen fortbesteht.

Im Gebiet selbst wird hingegen die Stadt- und Straßengestalt in gewissem Umfang positiv beeinflusst. So kann die bestehende Heidestraße im vorhandenen Profil und damit enger als in Variante 3 bebaut werden. Die bisherige Trennwirkung der Heidestraße wird durch die Entlastung von Durchgangsverkehr praktisch aufgehoben. Der Straßenraum könnte mit einer erheblichen Zahl zusätzlicher Bäume bepflanzt und mit beidseitigem Parkstreifen u.U. mit Schrägparken, Radstreifen und Querungshilfen als Quartiersachse in der Wahrnehmung verschmälert und gestalterisch aufgewertet werden. Auch ohne Baumpflanzungen sind die vorhandenen Gehwege nur 3,5 bis 4,5 m breit, im Bereich von Baumscheiben verbleiben nur

etwa 2,0 m nutzbare Gehwegbreite. Dies ist für die Funktion der Gehwege in der Hauptstraße eines neu erschlossenen Quartiers nicht ausreichend. Würde das im Bestandsbereich an der Döberitzer Straße vorgezeichnete Profil mit breiten privaten Vorgärten auf beiden Straßenseiten weitergeführt, wären hingegen schmale Gehwegflächen u.U. hinnehmbar. Die Einordnung von Fahrradstellplätzen im Gehwegbereich wird nur stark eingeschränkt möglich, sie können allerdings in den Parkstreifen im Fahrbahnbereich angeordnet werden. Sondernutzungen im Gehwegbereich müssen voraussichtlich ganz ausgeschlossen werden. Im Bereich von Bushaltestellen ist mit Behinderungen des Fußgängerverkehrs zu rechnen, die Anordnung von Fahrgastunterständen ist problematisch. Hier können allerdings vorgezogene Haltestellenkaps im Bereich der Parkstreifen Abhilfe schaffen. Schmale Baumscheiben bieten nur eingeschränkte Wachstumsbedingungen für Straßenbäume.

Der Notfallrettungsplatz für die Bahnanlagen liegt direkt an der neuen Hauptverkehrsstraße; die Döberitzer Straße kann eher als Bestandteil des Grünzuges umgestaltet werden.

Die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit können in Variante 2 als sehr gut bezeichnet werden. Durch die geradlinige Führung der Westtrasse und nur wenige Einmündungen an der Ostseite der Straße können ein guter Verkehrsfluss und kurze Reisezeiten für den Durchgangsverkehr erzielt werden. Auch in dieser Lösung sind aber im mittleren Abschnitt der Straße Lichtsignalanlagen für den einmündenden Verkehr und den Busverkehr erforderlich, so dass eine ungehinderte Durchfahrt nicht angenommen werden kann. Durch die Anlage der Westtrasse wird eine Führung des Hauptverkehrsstroms zur Fennstraße präjudiziert. Dies kann zu einer Entlastung der Sellerstraße, aber auch zu einer Überlastung des Knotenpunktes Perleberger Straße / Müllerstraße führen.

Die Qualität des Radverkehrs im Plangebiet kann in dieser Variante als sehr gut bezeichnet werden, vorausgesetzt, dass die bisherige Heidestraße mit Radstreifen ertüchtigt wird und die skizzierten Gehwegradwege an der Westtrasse nur ersatzweise benutzt werden müssen. Die generelle Verkehrsentslastung im übrigen Quartier führt dort auch zu guten Bedingungen für Fußgänger, vorausgesetzt, die bisherige Heidestraße wird mit Querungshilfen ausgestattet. Für den Busverkehr ergibt sich in Variante 2 eine geringfügige Verlängerung des Fahrzeuges gegenüber der Führung über die Heidestraße.

Die Auswirkungen der Variante 2 auf die Lärm- und die Luftgütesituation können als sehr gut bezeichnet werden. Die periphere Lage der Trasse am Gebietsrand in Verbindung mit einer ohnehin lärmbelasteten Bahntrasse bündelt den entstehenden Verkehrslärm und führt in Zusammenhang mit einer lärmschützenden Randbebauung im Osten der Trasse zu einer spürbaren Entlastung der übrigen Baugebiete im Geltungsbereich. Die entstehenden Luftschadstoffe des Straßenverkehrs können aufgrund der breiten unbebauten Schneise am West- und Nordrand des Plangebiets wesentlich rascher mit unbelasteter Luft vermischt werden und in höhere Luftschichten entweichen. Dies führt voraussichtlich innerhalb der übrigen Teile des Plangebiets zu einer guten Luftgüte.

Variante 2 beansprucht insgesamt die weitaus größte Fläche innerhalb der erörterten Varianten. Dies stellt sich negativ in der Versiegelungsbilanz dar und erfordert einen umfangreichen Flächenerwerb ganz überwiegend von privater Seite. So müssen gut 28.000 m² Fläche für die Straßentrasse im Westen sowie weitere gut 10.000 m² Rest- und Grünflächen im Westen

und Norden erworben werden. Hinzu kommen rund 2.350 m² Fläche für eine Straßenverbindung zum Kreuzungspunkt Heidestraße / Zufahrt zur Nordhafenbrücke, die ebenfalls im Privateigentum sind. Teile der bestehenden Heidestraße im Norden (gut 4.300 m²) und südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke (gut 1.700 m²) können als Grünflächen den angrenzenden Anlagen zugeordnet werden.

Auch die Investitions- und Unterhaltungskosten sind bei dieser Variante am höchsten, da hier sowohl die Grunderwerbs- und Herstellungskosten für die Westtrasse und den Zubringer zur Nordhafenbrücke, als auch die Kosten zur Erüchtigung der bisherigen Heidestraße in Ansatz gebracht werden müssen. Gleiches gilt für die Unterhaltungskosten.

Die planungsrechtliche Vorbereitung der Westtrasse erfordert ein Planfeststellungsverfahren oder einen Bebauungsplan mit planfeststellungsersetzenden Inhalten. Eine phasenweise Umsetzung dieser Variante erscheint möglich, aber kaum sinnvoll, da nur eine vollständige Umsetzung die verkehrlichen und Umwelt entlastenden Wirkungen erzielt. Die betroffenen Flächen sind weitgehend brach gefallen, der Bau der Straße kann günstig in einem Zug weitgehend ohne Beeinträchtigungen des bestehenden Straßensystems erfolgen. Insgesamt ist die Umsetzung jedoch im Süden des Plangebiets und damit mit dem erforderlichen Anschluss an die Minna-Cauer-Straße durch die Planfeststellung der S-Bahnlinie S 21 betroffen, die hier eine Fläche für Baustelleneinrichtung festsetzt. Nach bisherigem Kenntnisstand ist mit der Entlassung der Fläche aus dieser Bindung nicht vor 2017 zu rechnen, so dass eine Inbetriebnahme des südlichen Teils der Westtrasse nicht vor 2018 möglich erscheint. Insofern ergibt sich gegenüber den übrigen Varianten sowohl ein zeitlicher Aufschub von mindestens 5 Jahren, als auch eine Abhängigkeit der Planung des Landes Berlin von anderen, kaum steuerbaren Vorhaben der Deutsche Bahn AG.

Variante 3 - Ausbau

Die stadtstrukturelle Bewertung dieser Lösung entspricht weitgehend der der Bestandsvariante; die Stadtstruktur wird günstig beeinflusst, eine zusätzliche Trasse für eine Hauptverkehrsstraße wird vermieden. Die Hauptverkehrsstraße im Quartier ist zugleich Haupterschließungsachse und bietet eine gute Orientierung für alle Nutzer und liegt günstig etwa in der Mitte des Quartiers; beidseitig können Baugebiete auf kurzen Wegen erschlossen werden. Zentralere Nutzungen wie Einzelhandel und Versorgung oder öffentliche Einrichtungen können gut sichtbar an der Hauptstraßenachse angeordnet werden und sind auch für Gebietsfremde gut auffindbar. Der Rettungsplatz für die westlich anliegenden Bahnanlagen muss über die Döberitzer Straße erschlossen werden, was die Gestaltbarkeit dieser Straße u.U. einschränkt.

Die größere Breite der Ausbauvariante gegenüber der vorhandenen Heidestraße kann ohne weitere Gestaltung zu einer Erhöhung der Trennwirkung führen; dies wird jedoch durch die Anlage eines Mittelstreifens und von Baumreihen von vornherein vermieden. Die hohe Emissionsbelastung der Straße schränkt die Nutzung der an sich günstig gelegenen Westseiten der Blöcke östlich der Heidestraße ein und wirkt sich insofern ungünstig auf die Stadtstruktur aus.

Die Wirkung der Bahnanlagen als Zäsur im Stadtgebiet wird bei Beibehaltung der vorhandenen Straßentrasse nicht verstärkt, eine neue Bebauung kann vielmehr unmittelbar heranrücken.

Im Baufeld nördlich der Minna-Cauer-Straße kann ein Baublock ausgebildet und so die Stadtgestalt günstig beeinflusst werden. Auch im übrigen Bereich entstehen keine Restflächen, die nicht oder nur ungünstig zu bebauen sind. Im Norden kann eine Bebauung an die Perleberger Straße herangeführt und dieser Bereich so städtebaulich eingebunden werden.

Ein grundhafter Neubau der Heidestraße und die beidseitige Aufweitung eröffnen vor allem weitergehende Gestaltungsspielräume als der teilbereichsweise Umbau der Bestandsstraße. So können beidseitig für die künftige Nutzung nicht nur ausreichende, sondern auch attraktive Gehwegflächen angelegt werden. Durch die durchgängige Verwendung neuer Straßenbaumaterialien kann ein ansprechendes Gesamtbild der Straße erreicht werden, Hauptachse und Nebenstraßen entstehen gestalterisch aufeinander abgestimmt.

Durch die Neuanlage der Heidestraße können beidseitig einheitliche Baumreihen entstehen, für die langfristig angemessene Wuchsbedingungen geschaffen werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, eine dritte Baumreihe oder andere Bepflanzungen im Mittelstreifen anzulegen, so dass eine lineare und im Wesentlichen symmetrische Gestaltung vorherrscht. Vegetative Elemente können in dieser Variante die Gestaltung der Straße wesentlich mit bestimmen. Sie erfordert aber zunächst die Beseitigung einiger großer Bestandsbäume am westlichen Straßenrand. Die Neupflanzungen werden dann über eine Reihe von Jahren mit nur kleinen Kronen wirken.

Die durchgreifende Neuanlage der Heidestraße bietet auch die Möglichkeit, die bisher verkehrstechnisch optimierte und gestalterisch unzureichende Ausbildung der Zufahrt zur Nordhafenbrücke zu verändern und auch diesen Bereich als Stadtstraße in das künftige Viertel zu integrieren. Nur in dieser Variante erscheint es möglich, auch die Höhenlage der Zufahrt so zu verändern, dass der Nordabschnitt auch von der Höhenlage her als integrierter Teil der Heidestraße wirkt.

Die Qualität des motorisierten Verkehrs kann auch in der Ausbauvariante bedarfsgerecht gewährleistet werden. Es können durchgängig vier Fahrstreifen sowie Abbiegespuren in die Quartiersstraßen sowie zur Zufahrt Nordhafenbrücke angelegt werden. Damit kann die bestehende verkehrliche Leistungsfähigkeit gewährleistet und es können die zusätzlichen verkehrlichen Anforderungen aus der Gebietsentwicklung abgedeckt werden. Auch bei der Führung des Verkehrs über die erweiterte Bestandstrasse besteht eine gewisse Flexibilität bei der Ableitung der Verkehrsströme nach Norden; sie können durch flankierende Maßnahmen je nach Planungsziel verstärkt in die Fenn- oder in die Selterstraße abgeleitet oder auf beide Straßen gleichmäßig verteilt werden.

Zusätzlich zu den Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge können beidseitig Radstreifen angelegt werden, darunter auch solche, die im Kreuzungsbereich Heidestraße / Zufahrt Nordhafenbrücke den Rad-Geradeausverkehr sicher zwischen abbiegendem und geradeaus fahrendem Kraftfahrzeugverkehr führen. D.h. auch die Bedingungen des Radverkehrs können in der Ausbauvariante gegenüber der Bestandsvariante deutlich verbessert werden.

Der Fußgängerverkehr kann durch die Anlage ausreichend breiter Gehwege in dieser Variante sicher geführt werden, auch in Bereichen mit Bushaltestellen sind keine Engpässe zu

erwarten. Durch die Anlage von Mittelstreifen kann die Querung der Heidestraße durch Fußgänger sowohl an lichtsignalgeregelten Übergängen, als auch durch Übergänge und Furten ohne Regelung an verschiedensten Stellen sicher ermöglicht werden. Gerade die verbesserten Quermöglichkeiten für Fußgänger sind eine wesentliche Bedingung für eine funktionale Integration der hoch belasteten Heidestraße in das künftige städtische Umfeld. Auch die Vernetzung des Radverkehrs profitiert von der Anlage von Mittelstreifen; aufgrund verbesserter Quermöglichkeiten sowohl an Lichtsignalanlagen als auch an unregelmäßigen Furten wird die Querung der Straße bequemer und sicherer, Haupt- und Nebenwege werden vernetzt.

Die Lärm- und Luftbelastung des Straßenraums und der künftigen Randbebauung wird sich auch in der Ausbauvariante als sehr hoch erweisen. Zwar wird der neu angelegte Straßenkorridor etwas breiter als einer entlang der Bestandsstraße, dies wirkt sich aber kaum entlastend auf die Schadstoffbelastung der Randbebauung aus. Die Luftschadstoffe werden durch die Ausbildung eines Straßenkorridors auf engem Raum konzentriert und ihre Vermischung mit unbelasteter Luft durch eine Randbebauung behindert.

Es müssen Lärmschutzmaßnahmen an der künftigen Randbebauung eingeplant werden, die Nutzbarkeit vor allem der östlich angrenzenden Blockseiten (besonnte Seite) ist eingeschränkt. Für den Aufenthalt im Straßenraum ergibt sich eine eingeschränkte Qualität.

Für den Ausbau der bestehenden Heidestraße müssen etwa 14.000 m² überwiegend privater Grundstücksflächen beiderseits der bestehenden Straße in Anspruch genommen werden. Dabei ist berücksichtigt, dass an der Westseite der Straße, nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße vorhandene Vorgärten nur etwa bis zur halben Tiefe in Anspruch genommen werden können. Knapp 800 m² jetziger Straßenfläche im Bereich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke können aufgegeben und der angrenzenden bzw. der angrenzend geplanten Grünfläche zugeordnet werden. Damit beansprucht die Ausbauvariante nur etwa halb so viel private Fläche für den Straßenbau wie die Variante 2 (Westvariante) und hat praktisch keine nicht nutzbaren Randflächen zur Folge, d.h. es müssen rd. 24.000 m² private Flächen weniger erworben werden. Auch die Versiegelungsbilanz wird aufgrund der eingeschränkten Flächeninanspruchnahme günstiger als für die Westtrasse zu beurteilen sein.

Dennoch setzt auch der Straßenausbau das Einverständnis der Eigentümer der angrenzenden Flächen voraus. Bei Nicht-Einigung besteht jedoch die Möglichkeit, in Teilabschnitten zunächst nur einen eingeschränkten neuen Querschnitt zu realisieren.

Aufgrund der wesentlich verringerten Flächeninanspruchnahme und des Umbaus nur einer Straßentrasse, werden die Baukosten der Ausbauvariante zwar höher als in der Bestandsvariante, aber wesentlich geringer als in der Westvariante sein. Bei einem vollständigen Neubau kann mittel- und langfristig aufgrund der insgesamt erneuerten Anlagen mit verringerten wiederkehrenden Instandhaltungs- und Unterhaltungskosten gerechnet werden. Wegen des grundhaften Neubaus der Straße können die Anlieger zur Kostentragung herangezogen werden.

Der umfassende Aus- und Umbau der Heidestraße erfordert ein Planfeststellungsverfahren bzw. einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan. Der Verfahrensaufwand entspricht dem für die Westvariante. Der Ausbau der Heidestraße kann in Abschnitten durchgeführt werden; aufgrund der begrenzten Flächen wäre jedoch zeitweise mit deutlichen Verkehrseinschränkungen durch Baustellen zu rechnen.

Fazit: Die Nutzung der Heidestraße in ihrem bisherigen Querschnitt (Variante 1) soll vor allem aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Trasse im Netz der Hauptverkehrsstraßen und der eingeschränkten verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie aus Aspekten der Verkehrssicherheit und den beengten Platzverhältnissen für die nichtmotorisierten Verkehrsarten dieser Variante nicht verfolgt werden. Dem Ausbau der Heidestraße (Variante 3) wird vor allem aus stadtstrukturellen und stadtgestalterischen Gründen der Vorzug gegenüber der erörterten Westtrasse (Variante 2) gegeben. Sie ist darüber hinaus mit einer wesentlich geringeren Inanspruchnahme privater Flächen umsetzbar.

Grundlage der Variantenuntersuchung war eine Gleichgewichtung der Kriterien. Dieser Ansatz ist im Rahmen der Grobanalyse der Trassenvarianten am besten geeignet, die stadt-, umwelt- und verkehrsplanerische Relevanz sowie die verkehrliche Bedeutung einer Trasse im Plangebiet Heidestraße abzubilden.

Die Vorzugsvariante „Ausbau Heidestraße“ schneidet bei der Bewertung deutlich besser als die beiden vergleichend betrachteten Varianten „Heidestraße Bestand“ und „Bahntrasse“ ab. Auch eine Abkehr von der Gleichgewichtung und die stärkere Betonung einzelner Kriterien würden insgesamt zu keinem anderen Ergebnis führen, die Vorzugsvariante bliebe auch bei dieser Vorgehensweise die Variante „Ausbau Heidestraße“.

II.1.3.2 Verkehrliche Anforderungen: Motorisierter Verkehr

Verkehrliche Anforderungen des motorisierten Verkehrs an die künftige Heidestraße ergeben sich sowohl aus den Anforderungen des künftigen Durchgangsverkehrs, als auch den Verkehrsanforderungen, die sich aufgrund der städtebaulichen Entwicklung der angrenzenden Flächen, d.h. den Planungen in den Bereichen der Bebauungspläne 1-62a, b und c, ergeben werden.

Um diese Anforderungen zu ermitteln, wurde zum vorliegenden Bebauungsplan eine verkehrliche Untersuchung durchgeführt. (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011).

II.1.3.2.1 Künftiger Verkehr aus dem Plangebiet

Die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens aus den Planungsgebieten der Bebauungspläne 1-62a, b und c für die mit dem vorliegenden Bebauungsplan 1-63 geplante Heidestraße die zentrale Erschließungsachse wird, wurde gemäß den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2006) aufgrund der in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c geplanten Bruttogeschossfläche, der Abschätzung einer wahrscheinlichen Nutzung

gemäß der geplanten Baugebietstypen (insb. WA, MI, MK, GEe, SO Kultur, Einzelhandelnutzungen) sowie einer Abschätzung der Verteilung der Wege der künftigen Nutzer auf unterschiedliche Verkehrsträger (Modal Split) gemäß den Erfahrungen in ähnlichen Gebietstypen Berlins sowie unterschieden nach Bewohnern und Beschäftigten ermittelt. Als ergänzende Ermittlungsgrundlage im Sinne einer Gegenprobe wurde auch das künftige Stellplatzangebot im Gebiet der Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c als Quelle des Verkehrs herangezogen.

Danach ist mit einer Belastung von etwa 13.600 Kfz-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr aus den Baugebieten der Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c pro Werktag zu rechnen. Bezieht man die geplanten Nutzungen im Bereich Europaplatz (Bebauungsplan II-201c) mit ein, erhöht sich die Belastung um 3.600 Kfz-Fahrten / Werktag auf insgesamt 17.500 Kfz-Fahrten / Werktag, die künftig zusätzlich zu den Durchgangsverkehren von der Heidestraße zu bewältigen sein werden (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011, Abschnitt 3.1).

II.1.3.2.2 Künftiger Durchgangsverkehr

Die künftige Belastung der Heidestraße ohne Berücksichtigung der geplanten Gebietsentwicklung und ohne Änderungen in der Verkehrsführung wurde auf der Grundlage eines für das Teilgebiet Heidestraße verfeinerten Teilbereichs des stadtweiten Verkehrsprognosemodells ermittelt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Verkehrsmodell Prognose 2025, Stand September 2010; in diesem Modell sind auch die Entwicklungen in den Nachbargebieten, mit Ausnahme der Bereiche 1-62a, b und c berücksichtigt). Danach wird sich 2025 in der Heidestraße im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke eine Verkehrsbelastung von 37.500 Kfz. pro Tag ergeben. Der Straßenzug Nordhafenbrücke / Sellerstraße (B 96) weist eine Belegung von 22.500 Kfz. pro Tag und die nördliche Heidestraße von 17.800 Kfz. pro Tag auf (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011, Abschnitt 3.2).

Ohne Gebietsentwicklung ist demnach aufgrund genereller Trends in der Entwicklung des motorisierten Verkehrs mit einem Rückgang der Belastung im Straßenzug Heidestraße-Sellerstraße (B96) und einer nahezu gleich bleibenden Verkehrsbelastung in der nördlichen Heidestraße zu rechnen.

II.1.3.2.3 Künftiger Verkehr mit Gebietsentwicklung

Zur Berücksichtigung der Verkehrsbelastung der Heidestraße im Jahr 2025, analog zum stadtweiten Prognosehorizont des Verkehrsentwicklungsplans, wurden das mit den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62 b und 1-62c geplante Netz örtlicher Erschließungsstraßen sowie die ermittelten Ziel- und Quellverkehre in das Prognosemodell eingebunden.

Ferner wurden drei Varianten zur kleinräumigen Führung des motorisierten Verkehrs nördlich der Kreuzung Heidestraße / Zufahrt zur Nordhafenbrücke untersucht:

Variante 1:

Führung des Hauptverkehrsstroms der Heidestraße über die Sellerstraße entsprechend der bisher vorhandenen Verkehrsführung

Variante 2:

Führung des Hauptverkehrsstroms der Heidestraße über die Perleberger und die Fennstraße

Variante 3:

Verteilung der Verkehrsströme der Heidestraße etwa gleich über die Seller- und Perleberger Straße / Fennstraße

Die prognostizierte Belastung der Straßenabschnitte für 2025 ergibt sich wie folgt:

Kfz./24 Std.	Heidestr. Süd	Heidestr. Mitte	Heidestr. Nord	Sellerstraße	Fennstraße
Var. 1	43.300	42.900	13.100	29.700	29.800
Var. 2	43.400	43.000	31.600	18.200	39.600
Var. 3	42.800	42.400	24.000	21.000	37.500
Vgl. 2009	41.400	41.400	17.500	25.600	27.700

Anm. Heidestraße Süd: Döberitzer Straße bis Einmündung Planstraße 5.1; Heidestraße Mitte: Einmündung Planstraße 5.1 bis Zufahrt Nordhafenbrücke; Heidestraße Nord: Zufahrt Nordhafenbrücke bis Kreuzung Perleberger Straße; Sellerstraße: Westlich der Straße Am Nordhafen; Perleberger Straße: Westlich der Straße Am Nordhafen.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung in der südlichen und mittleren Heidestraße ist im Vergleich der Varianten sehr ähnlich und zeigt auch gegenüber der bisherigen Belastung eine nur moderate Erhöhung von etwa 2,5%. Demgegenüber zeigt die prognostizierte Belastung in den anderen Straßenabschnitten erhebliche Abweichungen.

Die Funktionsfähigkeit des Straßensystems wird aber nur zum Teil von der Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte bestimmt, vielmehr ist die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte (Kreuzungen) maßgeblich für die Verkehrsqualität. Für das Plangebiet gilt dies im Besonderen für die Knotenpunkte Heidestraße / Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Heidestraße / Perleberger Straße innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63 sowie die Knotenpunkte Sellerstraße / Müllerstraße und Fennstraße / Müllerstraße außerhalb des Geltungsbereichs. Das Zusammenwirken dieser vier Knotenpunkte insbesondere in Bezug auf das Angebot an Fahr-, Abbiege- und (Bus-) Sonderspuren sowie die Regelung durch Lichtsignalanlagen ist maßgeblich für die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Straßensystems und abhängig vom geplanten Umbau der nördlichen Heidestraße.

Die Verkehrsqualität der vier genannten Knotenpunkte wurde für die oben genannten Varianten der Führung des Hauptverkehrsstroms (Var. 1 bis 3) sowie eine Variante ohne Gebietsentwicklung (Var. 0) anhand des „Handbuchs zur Bemessung von Verkehrsanlagen“ (HBS 2001, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) untersucht. Dabei wurden verschiedene Einflussfaktoren wie Grünzeiten, Umlaufzeiten sowie organisatorische und bauliche Anpassungen an den vier Knotenpunkten berücksichtigt, um eine Optimierung

des Zusammenwirkens der Knotenpunkte in Bezug auf Verkehrsfluss, Sicherheit und Bequemlichkeit für möglichst viele Verkehrsarten zu erreichen oder mindestens für Berlin übliche Standards nicht zu unterschreiten.

Im Ergebnis zeigt sich, dass auch ohne die Verkehre, die sich aus der Entwicklung des Gebiets Heidestraße / Europacity auf der Grundlage der Bebauungspläne 1-62a, b und c ergeben (Var. 0), verkehrsorganisatorische und bauliche Anpassungen (siehe unten) an den Knotenpunkten Perleberger Straße / Heidestraße, Sellerstraße / Müllerstraße und Fennstraße / Müllerstraße empfohlen werden, um dort eine verminderte Verkehrsqualität zu vermeiden.

Ferner zeigt sich, dass die Variante 3 der Führung des Hauptverkehrsstroms mit einer etwa gleichmäßigen Verteilung der Verkehrsmengen auf die Straßenzüge Nordhafenbrücke / Sellerstraße und Perleberger Straße / Fennstraße insgesamt die verkehrstechnisch günstigste Lösung ist (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011, Abschnitt 4.5.3).

Sie soll daher der Planung der künftigen Heidestraße zugrunde gelegt werden.

II.1.3.2.4 Erforderliche Zahl von Fahrstreifen in der künftigen Heidestraße

Die künftige Funktion der Heidestraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße ebenso wie als Quartiersachse und Erschließungsstraße der Europacity erfordert aufgrund der prognostizierten Mengen motorisierten Verkehrs einen durchgängig vierstreifigen Ausbau zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und Perleberger Straße im Norden.

Hinzu kommen Abbiegefahrstreifen in der künftigen Heidestraße an den geplanten Knotenpunkten mit den Planstraßen 2 / 5.1 sowie 4 / 6.1 des Bebauungsplans 1- 62 mit 30 m Länge, ferner ein Abbiegefahrstreifen südlich des Knotens mit der Zufahrt zur Nordhafenbrücke mit einer Länge von 80 m, die erforderlich sind, um den geradeaus fahrenden Verkehr nicht durch aufgestellte Links- oder Rechtsabbieger zu behindern.

Diese Dimensionierung soll daher der Planung der künftigen Heidestraße zugrunde gelegt werden.

II.1.3.2.5 Maßnahmen außerhalb des Plangebiets

Die verkehrliche Untersuchung hat ergeben, dass außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63 zur Umsetzung des o.g. Verkehrskonzeptes verkehrsorganisatorische (Fahrbahnmarkierungen, Lichtsignalregelungen) und geringfügige bauliche Anpassungen (Versetzen einer Mittelinsel) an den Knotenpunkten Perleberger Straße / Heidestraße, Sellerstraße / Müllerstraße und Fennstraße / Müllerstraße erforderlich werden. Dies sind im Einzelnen:

Knotenpunkt Müllerstraße / Fennstraße

Knotenarm Nord, Richtung Süd (Zufahrt Fennstraße, Nordost): Änderung der Spureinteilung; zwei Spuren für Geradeaus / Rechts, zwei Spuren für Linksabbieger.

Knotenarm Süd, Richtung Süd (Abfluss Fennstraße, Südwest): Verringerung der Spurenzahl von drei auf zwei, Versetzen der Fußgänger-Mittelinsel.

Knotenarm Süd, Richtung Nord (Zufahrt Fennstraße, Südwest): Änderung der Spureinteilung; 1x Geradeaus/ Rechts, 1x Geradeaus und 2x Links.

Knotenpunkt Müllerstraße / Sellerstraße

Knotenarm Süd, Richtung Nord (Zufahrt Sellerstraße, Südwest): Änderung der Spureinteilung; zwei Spuren für das Linksabbiegen und eine Fahrspur für Geradeaus/ Rechts.

Knotenpunkt Heidestraße / Perleberger Straße

Knotenarm West, Richtung Ost (Zufahrt Perleberger Straße, West): Aufteilung der überbreiten Fahrspur in zwei Zufahrtsspuren.

Zufahrt Heidestraße (Süd): Änderung der Signalisierung von Fahrstreifensignalisierung auf Zufahrtssignalisierung.

Im Übrigen hat die verkehrliche Untersuchung ergeben, dass bei der Durchführung der vorgenannten organisatorischen und baulichen Änderungen an den Knotenpunkten Perleberger Straße / Heidestraße, Sellerstraße / Müllerstraße und Fennstraße / Müllerstraße und der Führung des motorisierten Verkehrs gemäß Variante 3 keine wesentlichen Veränderungen im übrigen Straßennetz zu erwarten sind und dort keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden müssen (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011, Abschnitt, S.71).

Die genannten Änderungen bedürfen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und sollen im Zuge des Umbaus der Heidestraße realisiert werden.

II.1.3.3 Verkehrliche Anforderungen: Radverkehr

Die zunehmende Bedeutung der Fahrradnutzung im Stadtverkehr erfordert eine wesentliche Verbesserung der Fahrbedingungen und der Sicherheit des Radverkehrs bei einer Neugestaltung der Heidestraße. Die zentrale innerstädtische Lage des Gebiets Europacity, die Nähe zu S-, U-, Straßen-, Regional- und Fernbahn, die geplante zentrale Ansiedlung von Einkaufs- und Versorgungsangeboten im Gebiet, die geplante verbesserte Vernetzung mit den umliegenden Quartieren über Brücken sowie die Nähe zur Radroute östlich des Schifffahrtskanals lässt eine intensive Fahrradnutzung erwarten.

Bei der Neuanlage von Straßen kommen aus Sicherheitsgründen nur Radstreifen und Radangebotsstreifen in Frage. An Kreuzungen mit starken Kfz-Abbiegeströmen sollen geradeaus fahrende Radfahrer auf Radstreifen links von Kfz-Rechtsabbiegestreifen geführt werden.

Die Querung der künftigen Heidestraße soll sowohl an lichtsignalgeregelter Knotenpunkten, als auch zusätzlich über Querungsfurten im Mittelstreifen ermöglicht werden.

II.1.3.4 Verkehrliche Anforderungen: Fußgängerverkehr

Die übergeordnete Verbindungsfunktion der Heidestraße schließt örtliche Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen keineswegs aus. Der bisherige Charakter der Straße als Gewer-

beerschließungsstraße, die über weite Strecken nicht angebaut ist, soll zugunsten des Charakters einer angebauten und städtebaulich integrierten Stadtstraße ersetzt werden.

So wird die Heidestraße künftig direkte Erschließungsfunktionen für die anliegende Bebauung übernehmen und es werden verschiedene Quartierstraßen und Mischverkehrsflächen von der künftigen Heidestraße abzweigen. Durch die intensivierte städtische Nutzung im Gebiet und die geplanten Brückenverbindungen zu den Nachbarquartieren ergeben sich vielfältige neue Fußwegebeziehungen sowohl entlang der Heidestraße als auch quer zu dieser. Von daher ist eine vollständige Neuordnung der Anlagen des Fußgängerverkehrs erforderlich sowohl aus Gründen der Funktionsfähigkeit und Sicherheit, als auch aus Gründen einer angemessenen Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Dies gilt insbesondere auch für solche Personengruppen mit erhöhten Anforderungen an Bewegungsflächen (Rollstühle, Gehhilfen, Kinderwagen etc.).

Hierzu sollen ausreichend breite Gehwege entlang der künftigen Heidestraße angelegt und Querungen sowohl an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten und Querungen sowie zusätzlich auch über Querungsfurten im Mittelstreifen ohne Lichtsignalregelung ermöglicht werden.

II.1.3.5 Verkehrliche Anforderungen: Busverkehr

Den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs wird vorrangig durch Berücksichtigung der räumlichen Anforderungen des Busverkehrs im Plangebiet Rechnung getragen. In Abstimmung mit den Berliner Verkehrsbetrieben BVG sollen hierzu für die Buslinie 142 in der künftigen Heidestraße Bushaltestellen in drei Bereichen vorgesehen werden. Nördliche Heidestraße: im Bereich der künftigen Einmündung einer Planstraße etwa in der Mitte dieses Abschnitts, mittlere Heidestraße: im Bereich nördlich des geplanten zentralen Platzes am Hafen und dem Einkaufszentrum. Südliche Heidestraße: etwa in Höhe des Grundstücks Heidestraße 48 (Gewerbehof Fa. Kuthe).

Durch die geplante Errichtung weiterer Fußwegeverbindungen über den Schifffahrtskanal hinweg kann auch die Buslinie in der Scharnhorststraße besser erreicht werden.

Ferner berücksichtigt das städtebauliche Konzept des Bebauungsplans 1-62a Vorüberlegungen für einen neuen S-Bahnhof an der Perleberger Straße. Erst mit absehbarer Inbetriebnahme dieses S-Bahnhofs erscheint es jedoch sinnvoll, die Buslinie von der Heidestraße über die dort geplanten gebietsinternen Straßen an den Südausgang des S-Bahnhofs heranzuführen. Die mit dem Bebauungsplan 1-62a geplanten Straßenbreiten halten diese Option offen.

II.1.4 Geplanter Straßenquerschnitt

Grundlage der Regelungen und Empfehlungen im planfeststellungsersetzenden südlichen sowie der Empfehlungen zum Straßenquerschnitt im nördlichen Teil dieses Bebauungsplans ist eine Vorplanung zum Umbau der Heidestraße, Stand 21.7.2011 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung X).

Danach soll die künftige Heidestraße im Hauptabschnitt zwischen der Döberitzer Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke vierstreifig mit Mittelstreifen, beiderseitigen Radstreifen und drei Baumreihen angelegt werden. Die Gehwegbereiche zu beiden Straßenseiten sind hier einschließlich Unter- und Oberstreifen sowie Baumscheiben zwischen 5,0 m und 9,25 m breit, abhängig vor allem von der Anlage von Abbiegespuren und Parkstreifen sowie dem Fortbestehen vorhandener Vorgärten.

Die Regelbreite der künftigen Heidestraße beträgt in diesem Abschnitt 38,0 m; im Bereich der Grundstücke Heidestraße 45 bis 55 (Bestandsbereich westlich der Heidestraße, nördlich der Döberitzer Straße) bleiben vorhandene Vorgärten mit einer verringerten Tiefe von 3,25 bestehen, so dass die öffentliche Verkehrsfläche hier nur etwa 34,7 m breit ist. Zusammen mit den privaten Vorgärten ist der Straßenraum auch hier etwa 38,0 m breit.

Im Südabschnitt zwischen Döberitzer Straße und Minna-Cauer-Straße sollen ebenfalls vier Fahrstreifen, beidseitig Gehwege (8,3 und 4,7 m breit), Radstreifen und Baumreihen angelegt werden. Auf Mittelstreifen und mittlere Baumreihe soll hier jedoch zugunsten einer weiteren Abbiege- bzw. Geradeausspur verzichtet und die Straße an den leicht abgewinkelten Verlauf der bestehenden Heidestraße angeschlossen werden. Die Breite der künftigen Heidestraße beträgt in diesem Abschnitt 34,5 m.

Auch im nördlichen Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen der Kreuzung Heidestraße / Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Kreuzung Heidestraße / Perleberger Straße sollen vier Fahrstreifen, beidseitig Gehwege (4,75 bis 8,9 und 4,0 m breit), Radstreifen und Baumreihen angelegt werden. Hier soll ebenfalls auf einen Mittelstreifen verzichtet werden; die Regelbreite der künftigen Heidestraße beträgt in diesem Abschnitt 28,0 m und weitet sich zum Kreuzungsbereich mit der Perleberger Straße auf.

Die Zufahrt zur Nordhafenbrücke soll mit vier Fahr- bzw. Abbiegestreifen sowie beidseitigen Gehwegen (je 3,3 m breit) und Radstreifen angelegt werden. Die Regelbreite dieses Straßenabschnitts beträgt 23,45 m und verengt sich im Anschluss an die vorhandene Nordhafenbrücke.

II.2 Umweltbericht

II.2.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Innerhalb des neu zu entwickelnden Innenstadtbereichs zwischen Perleberger Straße im Norden, Nordhafen und Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Osten, der Invalidenstraße im Süden und den Bahnanlagen im Westen soll die künftige Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und Perleberger Straße im Norden das neue stadtstrukturelle und verkehrliche Rückgrat bilden; es wird auf die Abschnitte II.1.1 bis II.1.3 verwiesen. Auf Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans soll die Heidestraße als angebaute Stadtstraße mit breitem Mittelstreifen und Baumreihen umgestaltet werden. Ziel ist eine deutlich veränderte Straßenraumaufteilung, die den einzelnen Verkehren, darunter auch den Fußgängern und Radfahrern, mehr Raum gibt. Dies ist nur mit einer Verbreiterung der Straße zu erreichen.

Die mit dem Bebauungsplan vorbereitete Aufweitung der Heidestraße erfolgt im mittleren und südlichen Abschnitt beidseitig und im nördlichen Abschnitt einseitig im Verhältnis zur vorhandenen Heidestraße.

Des Weiteren sollen die vorhandenen Anschlüsse der Heidestraße an die Minna-Cauer-Straße, an die Sellerstraße und an die Perleberger Straße verändert werden. Darüber hinaus sind mehrere Verknüpfungen mit neuen Quartiersstraßen östlich und westlich der Heidestraße geplant, die Gegenstand der Regelungen der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c sind.

Die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 dient der planungsrechtlichen Sicherung der Verbreiterung der Heidestraße. Im Abschnitt zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Minna-Cauer-Straße bestimmt der Bebauungsplan 1-63 auch planfeststellungsersetzende Regelungen im Sinne von § 17b Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz, also Regelungen insbesondere zur künftigen Aufteilung der Straßenverkehrsfläche.

II.2.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind

Gemäß § 17 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wäre für den die Bundesstraße betreffenden Abschnitt des Geltungsbereichs grundsätzlich eine Planfeststellung erforderlich. Bebauungspläne können nach § 17b Abs. 2 FStrG die Planfeststellung jedoch ersetzen. Das Planungsverfahren ist dann nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) durchzuführen. Dieser Umstand bringt besondere Anforderungen an die Umweltprüfung mit sich. Der planfeststellungsbedürftige Abschnitt des Geltungsbereichs unterliegt der Pflicht zum vollen Ausgleich, Eingriffstatbestände sind nicht der Abwägung zugänglich. Für ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen ist den Anforderungen an Gleichartigkeit und räumliche Nähe besondere Beachtung zuzumessen. Hinsichtlich der Planung im nicht planfeststellungsersetzenden Teilbereich des Bebauungsplans ist eine Abwägung nach den Maßgaben des BauGB möglich.

Gemäß Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und Anlage 1 des Berliner Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG-Bln) bedarf der vorgesehene Bau bzw. die Änderung der Straße einer allgemeinen Vorprüfung der Umweltverträglichkeit. Nach § 17 Abs. 1 UVPG ist es jedoch auch möglich, die Umweltverträglichkeitsprüfung als Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches, die zugleich den Anforderungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht, durchzuführen. Eine nach dem UVPG vorgeschriebene Vorprüfung des Einzelfalls entfällt in diesem Fall.

II.2.2.1 Baugesetzbuch

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 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 Umweltschutz, die den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden fordern, z.B.

durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung sowie die Begrenzung von Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß. 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 Abs. 4 BauGB ermittelten Belange des Umweltschutzes darzulegen sind. Dabei ist vor allem eine durch die Bebauungsplanung hervorgerufene Beeinträchtigung der Schutzgüter abzuprüfen. Die Bauleitplanung stellt selbst keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar, bereitet diesen jedoch möglicherweise vor. Die naturschutzrechtlichen Gebote von Vermeidung, Ausgleich und Ersatz solcher Eingriffe sind zu beachten. Die Verpflichtung zur Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung soll die Kompensation der unvermeidbaren Eingriffsfolgen und somit eine Wiedergutmachung im Rahmen des praktisch Möglichen gewährleisten. Im Rahmen des vorliegenden Umweltberichts wird der Eingriffsumfang ermittelt und entsprechend die Erforderlichkeit von Kompensationsmaßnahmen erörtert.

II.2.2.2 Bundesfernstraßengesetz, Berliner Straßengesetz

- Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585).
- Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Art. I Erstes ÄndG vom 4. Dezember 2008 (GVBl. S. 466)

Das Bundesfernstraßengesetz regelt die Belange, die die Widmung, die Nutzung, den Bau und die Veränderung von Bundesstraßen betreffen. Das Berliner Straßengesetz regelt die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen in Berlin (nicht Bundesstraßen). Zweck der Gesetze ist es, Konflikte mit konkurrierenden Nutzungen zu vermeiden, die Sicherheit der Straßen zu gewährleisten und einheitliche Bedingungen im Hinblick auf Bundesfernstraßen bzw. sonstige öffentliche Straßen zu ermöglichen. Nach § 17 FStrG bzw. § 22 BerlStrG ist bei der Planfeststellung u.a. die Umweltverträglichkeit als öffentlicher Belang zu berücksichtigen. Dies ist entsprechend auch bei planfeststellungsersetzenden Bebauungsplänen – wie hier – der Fall.

II.2.2.3 Bundeseisenbahngesetz

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884).

Nach § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. § 18c regelt Rechtswirkungen der Planfeststellung und der Plangenehmigung; für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Planfeststellung beinhaltet im vorliegenden Fall auch Ausgleichsflächen für Maßnahmen des Projektes Verkehrsanlagen Zentraler Bereich, die bereits umge-

setzt wurden. Da die Fläche im Zuge der vorliegenden Planung in Anspruch genommen wird, muss ein vollständiger Ersatz für die Entfernung der Ausgleichsmaßnahme erfolgen.

II.2.2.4 Bundesnaturschutzgesetz, Berliner Naturschutzgesetz

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148)
- Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBln) in der Neufassung vom 3. November 2008 (GVBl. S. 378), zuletzt geändert durch Art. II Nr. 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209).

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft zu schützen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, so 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 und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, d.h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren bzw. – soweit dies nicht möglich ist – auszugleichen (§§ 13 bis 15 BNatSchG, § 14 NatSchG Bln sowie zum Verhältnis der Regelungen zum Baurecht § 18 Abs. 2, Satz 1 bzw. Satz 2 BNatSchG). Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft und die sich ggf. daraus ergebenden Eingriffe sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation werden im Umweltbericht dargestellt. Seit März 2010 wirken die Bestimmungen des BNatSchG zum Artenschutz direkt, insbesondere §§ 44 ff.

II.2.2.5 Bundes-Bodenschutzgesetz

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 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 Art. 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148)

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 müssen 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.

Auf das Merkblatt zur Berücksichtigung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes in Umweltberichten nach § 2 Abs. 4 BauGB, Ausgabe 2008 der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin, in dem Vorgaben zur Berücksichtigung des Bodenschutzes in Umweltberichten gemacht werden, wird hingewiesen.

Dem Bodenschutz wird durch die entsprechende Berücksichtigung in der Bodenbelastungsbewertung im Umweltbericht Rechnung getragen.

II.2.2.6 Gesetze über die Umweltverträglichkeitsprüfung

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 17. August 2012 (BGBl. I S. 1726).
- Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Berlin (Berliner Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG-Bln) vom 7. Juni 2007 (GVBl. S. 222).

Grundsätzlich ist der Bau bzw. die wesentliche Änderung einer Bundesstraße entsprechend den Vorgaben des UVPG in Verbindung mit seiner Anlage 1 UVP-pflichtig. Im vorliegenden Fall hat der B-Plan für den Bundesstraßen-Abschnitt der Heidestraße planfeststellungsetzenden Charakter, ihr Umbau wird demnach nach den Vorgaben des BauGB geplant. Nach § 17 UVPG ist auch die Durchführung einer gesonderten Umweltprüfung nicht erforderlich, wenn im Rahmen der B-Planaufstellung ein Umweltbericht angefertigt wird, der die in der Umweltprüfung zu behandelnden Belange entsprechend berücksichtigt. Der übrige Straßenabschnitt (Landesstraße) ist nach UVPG-Bln ebenfalls UVP-pflichtig (Anlage 1, Teil 1 Verkehrsvorhaben), die Umweltprüfung wird entsprechend wie für den Bereich der Bundesstraße durchgeführt.

II.2.2.7 Bundes-Immissionsschutzgesetz, Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin sowie die zugehörigen Verordnungen

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421)
- Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 5. Dezember 2005 (GVBl. S. 735, ber. 2006 S. 42), zuletzt geändert durch Art. I Erstes ÄndG vom 3. Februar 2010 (GVBl. S. 38).
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146).
- Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, Stand 27. Mai 1997.
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065).
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2005-2010, von August 2005.
- Lärmaktionsplan Berlin 2008 vom 20. Januar 2009.

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umweltauswirkungen zu schützen. Daneben soll schädlichen Umwelteinwirkungen vorgebeugt werden und ein Schutz gegenüber den möglichen Auswirkungen von genehmigungsbedürftigen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und in gewissem Umfang auch gegenüber den Verkehrsemissionen erreicht werden. Als schädliche Umweltauswirkungen gelten erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und vergleichbare Einwirkungen.

Orientierungswerte einer zumutbaren Belastung der Menschen durch Lärm sind in der DIN 18005 beschrieben. Die Planung in Bebauungsplänen ist so zu gestalten, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden. Können diese Werte z.B. bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten und Menschen keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen erleiden. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält Grenzwerte, oberhalb derer bei der Planung von Straßen Maßnahmen der Lärmsanierung für bestehende Nutzungen umzusetzen sind.

Gemäß § 50 BImSchG sind Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Unverträgliche Nutzungen sind nach Möglichkeit räumlich zu trennen. Emissionen (Lärm, Licht) innerhalb des Bebauungsplangebietes sind so zu begrenzen, dass im umliegenden Einwirkbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten. Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind – vorausgesetzt, die Kosten der Schutzmaßnahme stehen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Im Zusammenhang mit dem Umbau von Verkehrswegen ist darüber hinaus die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) anzuwenden, die die Überschreitung bestimmter Immissionsgrenzwerte für Bestandsgebäude in Abhängigkeit zur jeweiligen Baugebietskategorie ausschließen soll bzw. bei Überschreitungen die Durchführung Lärm mindernder Maßnahmen vorschreibt. Die für das Plangebiet relevanten Orientierungs- bzw. Grenzwerte sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tab. 1: Orientierungs- und Grenzwerte zum Lärmschutz

Gebietstyp	Werte in dB(A) am Tag / in der Nacht		
	16. BImSchV Grenzwerte	DIN 18005 Orientierungswerte	VLärmSchR 97 Grenzwerte
Gewerbegebiete GE	69 / 59	65 / 55	75 / 65
Kerngebiete MK	64 / 54	65 / 55	72 / 62
Mischgebiete MI	64 / 54	60 / 50	72 / 62
Allgemeine Wohngebiete WA	59 / 49	55 / 45	70 / 60

(Anm.: Die DIN 18005 stellt Kerngebiete Gewerbegebieten gleich, die 16. BImSchV dagegen den Mischgebieten)

Hinsichtlich der Luftgüte ist die 39. BImSchV (vormals 22. BImSchV) von Bedeutung, die Immissionsgrenzwerte für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) und anderen Luftschad-

stoffen sowie für Feinstaub (PM₁₀) enthält, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen.

Berlin hat im Jahr 2005 auf Grundlage der 22. BImSchV (mittlerweile geltend 39. BImSchV) einen neuen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufgestellt, in dem es insbesondere um die Reduktion von Feinstaub bis zum Jahr 2010 geht. Die Aufstellung dieses Aktionsplans war erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (24 h-Wert) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) in Berlin überschritten wurde. Die Belange des Immissionsschutzes werden in der vorliegenden Planung berücksichtigt und u.a. im Umweltbericht dargelegt.

II.2.2.8 Wasserhaushaltsgesetz, Berliner Wassergesetz

- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 9 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)
- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005 (GVBl. S. 357, ber. 2006, S. 248 und 2007, S. 48), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juni 2008 (GVBl. S. 139).

§ 9 Abs. 1 Nr. 5 des Wasserhaushaltsgesetzes bestimmt, dass das Entnehmen, zutage Fördern, zutage Leiten und Ableiten von Grundwasser als Benutzung gilt, für die eine behördliche Erlaubnis (§ 8 WHG in Verbindung mit den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist. Entsprechend ggf. im Rahmen der Planung zu behandelnde Vorhaben werden im weiteren Verfahren im Zuge der Bauausführungsplanung behandelt.

II.2.2.9 Baumschutzverordnung

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

Wegen ihrer Bedeutung für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes bestimmt die Baumschutzverordnung, dass die gemäß § 2 BaumSchVO geschützten Bäume erhalten und gepflegt werden müssen. Sie dürfen nicht ohne Genehmigung beseitigt oder in ihrem Weiterbestand beeinträchtigt werden. Gemäß § 3 Abs. 3 BaumSchVO ist bei der Planung und Durchführung von Vorhaben und Maßnahmen vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der geschützten Bäume unterbleiben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Rahmen des Umweltberichts behandelt und entsprechende Ersatzpflanzungserfordernisse ermittelt.

II.2.2.10 Flächennutzungsplan Berlin

Der FNP stellt die an die Heidestraße angrenzenden Flächen im südlichsten Teilbereich des Bebauungsplans als Freiflächen dar. Für die Flächen nördlich davon sind östlich der Straße gemischte Bauflächen (M2) mit Bodenbelastungen und westlich der Heidestraße fast vollständig die Signatur für Bahnflächen eingetragen. Zu Aussagen des Flächennutzungsplans zur gegenwärtigen Straßenfläche siehe Kap. I.3.4.2.

II.2.2.11 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, der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz sowie Erholung und Freiraumnutzung für Berlin dar.

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

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

Der Programmplán Erholung und Freiraumnutzung des Landschaftsprogramms ordnet den Großteil des Geltungsbereichs der Kategorie 'sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren' zu. Als Entwicklungsziele und Maßnahmen werden vorgegeben:

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

Auf Höhe des Döberitzer Grünzuges in Ost-West-Richtung und im nördlichen Bereich befinden sich punktuell Flächen, für die als Zielstellung die Neuanlage und Verbesserung eines Grünzuges unter Einbeziehung von Parkanlagen, Kleingärten und Friedhöfen sowie die Minderung der Barrierewirkung von Straßen und Bahnflächen formuliert wird.

Auch der Programmplán Landschaftsbild bezeichnet das Plangebiet als städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen. Der Maßnahmenbedarf ist gerichtet auf:

- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltelemente und besonderer Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge
- Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen

- Entwicklung des Grünanteils in Gewerbegebieten und auf Infrastrukturf Flächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen)
- Beseitigung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente; Anlage ortsbildprägender Freiflächen, begrünter Straßenräume und Stadtplätze bei Siedlungserweiterung

Der Programmpla n Naturhaushalt und Umweltschutz des Landschaftsprogramms stellt das Plangebiet als Industrie- und Gewerbefläche dar. Entwicklungsziele und Maßnahmen für solche Flächen sind:

- Sanierung von Altanlagen
- Schutz angrenzender Gebiete vor Immissionen
- Förderung flächensparender Bauweise
- Förderung emissionsarmer Technologien
- Boden- und Grundwasserschutz
- Dach- und Wandbegrünung

Da das Landschaftsprogramm in seiner Maßstäblichkeit auf Zielvorgaben für ganz Berlin ausgerichtet ist und anhand von Gebietstypologien Zuordnungen zu bestimmten Maßnahmen vornimmt, statt flächenscharf individuelle ortsbezogene Aussagen zu treffen, können nicht alle Maßnahmen uneingeschränkt auf alle Flächen bezogen werden. So sind die Vorgaben für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 eher als Zielstellungen für an die Verkehrsflächen angrenzenden Bereiche zu sehen bzw. nur die verkehrsbezogenen Ziele unmittelbar für die Heidestraße relevant. Dies sind hier die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entseigelung, die Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands (Pflanzung u.a. von Ulmen), Minderung der Barrierewirkung von Straßen (Funktionstrennung, Begrünung, Schaffung von Fußgängerüberwegen), Entwicklung des Grünanteils auf Infrastrukturf Flächen, Anlage begrünter Straßenräume sowie Boden- und Grundwasserschutz. Die vorliegende Planung folgt überwiegend diesen Zielen des Landschaftsprogramms.

II.2.2.12 Lärminderungsplanung für Berlin – Aktionsplan (2008)

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung des Umgebungslärms, d.h. der Lärmbelastungen im Außenraum. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes. Der Lärmaktionsplan bereitet Maßnahmen vor, die durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach den jeweilig geltenden Rechtsvorschriften durchzusetzen sind. Aktive Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen wie z.B. Fahrbahnsanierungen sollen Vorrang vor passiven Maßnahmen wie z.B. Schallschutzfenstern haben. Die Verminderung von Lärmimmissionen durch passiven Schallschutz soll angestrebt werden, wenn die aktiven Maßnahmen nicht ausreichen. Die Einhaltung der Schwellenwerte für die aufgestellten Maßnahmen ist allerdings nicht einklagbar, da sie keine Grenzwerte darstellen. Für den Bebauungsplan 1-63 wird den Zielen des Lärmaktionsplans insofern entsprochen, als dass die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im städtebaulichen Zusammenhang des Quartiers Heidestraße angestrebt wird und Lärmschutzmaßnahmen wo erforderlich vorgesehen werden.

II.2.2.13 Stadtentwicklungsplan Klima

Der Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2011) legt Berlins Ziele hinsichtlich der Steuerung von Stadtentwicklungsprozessen unter klimatischen Gesichtspunkten und Maßnahmen zur Anpassung an die Herausforderungen des zu erwartenden Klimawandels und seiner Begleiterscheinungen fest. Dabei geht der Plan auf verschiedene klimabezogene Themen wie Bioklima, Städtisches Grün sowie Gewässerqualität und Starkregen ein und beschäftigt sich entsprechend mit verschiedenen Aspekten des Klimaschutzes; unter anderem werden zwölf Projekte als positive Beispiele vorgestellt. Das Gesamtprojekt Europacity, zu dem die Umgestaltung der Heidestraße und damit die Planungsabsicht des vorliegenden Bebauungsplans zu zählen ist, wird im Aktionsplan des Stadtentwicklungsplans Klima als positives Beispiel für ein Projekt im Sinne der Ziele des Aktionsplans genannt. Hierbei werden vor allem der klimagerechte Parkumbau, die Dach- und Fassadenbegrünung, die Entsiegelung, die Integration von Solaranlagen, das Wassermanagement und die Pflanzung von Stadtbäumen hervorgehoben. Einige der Maßnahmen finden sich auch im Umbau der Heidestraße wieder.

II.2.3 Beschreibung und Bewertung der derzeitigen Umweltauswirkungen

II.2.3.1 Schutzgut Mensch

II.2.3.1.1 Lärm

Die Heidestraße bildet die Verlängerung des Tiergartentunnels und ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Sie ist als Bundesstraße B 96 (Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und Sellerstraße) Teil des stark befahrenen Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes.

Die Gesamtlärmbelastung ist infolge der Geräuschemissionen von Individual- und Schienenverkehr sowohl am Tag als auch in der Nacht sowohl für den Geltungsbereich des B-Plans 1-63 als auch die angrenzenden Flächen als hoch einzustufen (vgl. Konzeptkarte Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindeix LN, LDEN 07.02.1, 07.05.2, 2005/2006). Die Belastung des Straßenbereiches und daran angrenzender Grundstücksteile mit Verkehrsgläuschen übersteigt laut Strategischer Lärmkarte des Umweltatlas den für die bestehende angrenzende Nutzung maßgeblichen, in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwert von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts. Im Rahmen der verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung (2009) wurden für die Flächen des B-Plans 1-62 (jetzt 1-62a, b und c) genauere Werte für den Ist-Zustand 2009 ermittelt. Nach diesen Berechnungen ergeben sich für den unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Bereich Maximalwerte von tags 69,9 dB(A) und nachts 62,5 dB(A). Für die zukünftige angrenzende Bebauung gelten die Orientierungswerte der DIN 18005-1. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Heidestraße derzeit eine starke Lärmbelastung aufweist.

II.2.3.1.2 Luftschadstoffe

Die bestehende hohe Verkehrsdichte wirkt sich auf die Schadstoffbelastung der Luft aus. Das Plangebiet ist infolge seiner zentralen innerstädtischen Lage und guten verkehrlichen Anbindung durch eine hohe Ausgangsbelastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Die

Erhebungen des Umweltatlas Berlin (Konzeptkarte langjährige Entwicklung der Luftqualität 03.12, 2002) belegen tendenziell eine sinkende Schadstoffbelastung der Luft. Weiterhin stark belastet bleibt jedoch insbesondere der nördliche Teil der Heidestraße.

Unterschiede zwischen einzelnen Straßenabschnitten ergeben sich auch im Hinblick auf die Durchlüftung sowie die Luftaustauschkapazität der Flächen. Eine für das nahegelegene Bebauungsplangebiet Humboldthafen durchgeführte Studie zu den Belüftungsverhältnissen des Areals zeigt für den südlichen Bereich des Plangebietes geringe Windgeschwindigkeiten von bis zu 1,2 m/s auf und ordnet sie der Kategorie „keine Windprobleme“ zu. Die Hauptwindrichtung ist hier West, Süd-West. Laut den Daten des Umweltatlases ist der Luftaustausch im Bereich der Verkehrsfläche der Heidestraße als gering einzustufen, im nördlichen Teil des Plangebiets weist das bodennahe Windfeld Geschwindigkeiten von 0,5 bis 1 m/s in Richtung Westen auf. Ein Kaltluftmassenstrom von Osten nach Westen wird für diesen Teil des Geltungsbereichs auch durch das Klimagutachten (2009) bestätigt. Für die Heidestraße ist der Kaltluftvolumenstrom laut Umweltatlas mit bis zu 80 m³/s insgesamt als sehr gering einzustufen. Nach aktuellem Kenntnisstand überschreiten die Immissions- und Schadstoffwerte die in der 39. BImSchV festgesetzten Grenzwerte für Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂ Jahresmittelwerte), Feinstaubimmissionen (PM₁₀ Jahresmittelwerte) und Schwefeldioxidimmissionen (SO₂ Jahresmittelwerte) jedoch nicht.

Angesichts der sensiblen Ausgangslage wurde 2009 ein Fachgutachten zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung erstellt. Zur Ermittlung der lufthygienischen Auswirkungen des Bauvorhabens Heidestraße wurden die Immissionskonzentrationen der durch Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Partikel (PM₁₀) und Benzol in Bodennähe mit einem Prognosemodell berechnet und auf Grundlage der 39. BImSchV bewertet. Im Untersuchungsgebiet entlang der Heidestraße wurde für den Ist-Zustand 2009 keine Überschreitung des NO₂ Jahresgrenzwertes berechnet. Der Jahreswert für Partikel (PM₁₀) liegt unter dem derzeit gültigen Jahresgrenzwert, jedoch wurde der Kurzzeitgrenzwert für PM₁₀ mit 41 prognostizierten Überschreitungen bei 35 zulässigen überschritten. Für Benzol wurde der entsprechende Grenzwert der 39. BImSchV eingehalten.

Für den Prognosezeitraum 2025 ohne Realisierung der Bebauungspläne 1-62a-c und 1-63 (Null-Variante) liegen die zu erwartenden Kraftfahrzeugemissionen je nach Schadstoff 50 bis 90 % unter dem heutigen Wert. Ebenso ist und bleibt der Anteil an der emissionsstarken Fahrzeuggruppe der schweren Nutzfahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen mit 2 bis 4 % eher gering. Durch die prognostizierte Reduktion der Kfz-Verbrennungsemissionen durch technischen Fortschritt ist in der Null-Variante für das Jahr 2025 von keiner Grenzwertüberschreitung im Sinne der 39. BImSchV auszugehen.

II.2.3.1.3 Wohn- und Arbeitsqualität

Auf den Grundstücken Heidestraße 23, 31-34 und 41-55 sowie Döberitzer Straße 1 existieren Wohnbebauungen. Die straßenbegleitenden Wohnblöcke genießen Bestandsschutz. Sie sind durch eine zentrale innerstädtische Lage gekennzeichnet, weisen infolge der umliegenden Industrie- und Gewerbeflächen sowie der hohen Verkehrsbelastung und der geringen Aufenthaltsqualität der Heidestraße jedoch kein attraktives Wohnumfeld auf. Wie bereits er-

wähnt, werden auch unter dem Aspekt der gewerblichen Standortnutzung gegenwärtig Grenzwerte des Lärmschutzes überschritten (vgl. Tab. 1).

II.2.3.1.4 Aufenthaltsqualität

Die Heidestraße verfügt über keine erholungsrelevanten Flächen. Die Gehwegflächen bieten zum jetzigen Zeitpunkt nur eine sehr eingeschränkte Aufenthaltsqualität, da sie weder optisch noch baulich vom Fahrbahnraum getrennt sind und die wenigen vorhandenen Straßenbäume nur eine geringe Aufwertung des Gehwegbereichs der angesichts ihrer intensiven Verkehrsnutzung recht schmalen Straße mit sich bringen.

II.2.3.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

II.2.3.2.1 Flora

Biotoptypen

Im Mai 2009 wurde für das Neuordnungsgebiet eine Biotoptypenkartierung im Maßstab 1:1.000 durchgeführt. Dabei wurden vorherrschende Pflanzenarten bestimmt und das Gebiet entsprechend seiner naturräumlichen Ausstattung den jeweiligen Biotoptypen der Biotoptypenliste Berlin (Stand 05/2003) zugeordnet. Auf der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmenfläche (Nr. 2.4 im LBP von 1996 zu den Verkehrsanlagen zentraler Bereich) wurde der Biotop- und Baumbestand im Januar und April 2012 kartiert. Das Bebauungsplangebiet erstreckt sich in großen Teilen auf dem derzeitigen Straßenkörper der überwiegend nicht angebauten Heidestraße. Sie ist bis auf einen begleitenden Straßenbaumbestand vegetationslos (vgl. auch Kap. I.3.3.1 Straßenraum). Zusätzlich zum Straßenraum selbst umfasst der Bebauungsplan 1-63 die Erweiterungsbereiche der Straße, die südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke als Bundes- und nördlich davon als Landesstraße gewidmet ist.

Tab. 2: Biotoptypen des Abschnitts Landesstraße

Biotoptyp Berlin	Code-Nr.	Fläche in m ² (gerundet)
Baumreihe	071425	375
Grün- und Freiflächen	10271, 102722	674
Kleingartenanlagen	10113	199
Versiegelte Flächen	12612, 12642, 12643, 12653	5.781
Gesamtfläche		7.029

Tab. 3: Biotoptypen des Abschnitts Bundesstraße

Biotoptyp Berlin	Code-Nr.	Fläche in m ² (gerundet)
Rohbodenstandorte	03110, 03120, 03130	529
Ruderalfluren	032102, 0324322, 03229, 0322911, 0322921, 0322922, 0324922	2.357
Zierrasen	05162, 051621, 051622	254
Gehölzbestände	07142512	20
Espen-Vorwald	082817	244
Grün- und Freiflächen	10271, 102721, 102722	616
Kleingartenanlagen	101112	152
Versiegelte Flächen	12612, 12642, 12643, 12653	28.791
Gesamtfläche		32.963

Die Bestandssituation ist gekennzeichnet von einer Dominanz versiegelter Areale (Verkehrsflächen). Auf den Freiflächen ist die Verbreitung von Ruderalgesellschaften vorherrschend. Das direkte Umfeld des Plangebiets weist einen großen Artenreichtum auf, wozu die Ruderalfluren wesentlich beitragen. Vereinzelt konnten Rote-Liste-Arten nachgewiesen werden (außerhalb des Geltungsbereichs). Genauere Ausführungen zu den Biotoptypen sind der Biotoptypenkartierung zu entnehmen.

Durch die geplante Erweiterung der Heidestraße im Rahmen des Bebauungsplans 1-63 werden zudem Flächen in Anspruch genommen, auf denen bereits Ersatzmaßnahmen für den Bau der Nord-Süd-Fernbahnverbindung und der Tieferlegung der B 96 und U5 im Rahmen der Planfeststellung Verkehrsanlagen zentraler Bereich (VZB) realisiert wurden (Maßnahme Nr. 2.4 aus dem Maßnahmenverzeichnis des Landschaftspflegerischen Begleitplans von 1996). Der Verlust der im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme Nr. 2.4 erfolgten Pflanzungen muss zu 100% an anderer Stelle kompensiert werden. Die gesamte Maßnahme umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 6.000 m², innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63 liegt jedoch nur eine Teilfläche von 1.799 m². Es handelt sich vorwiegend um Strauchanpflanzungen (>1 m Höhe, Code-Nr. 10272) mit jüngeren Beständen aus überwiegend nicht heimischen Arten (Begleitbiotoptyp, Code-Nr. 07322) und Staudenfluren bzw. -säume frischer, nährstoffreicher Standorte in ruderalisierter Ausprägung (Code-Nr. 051422) sowie kleinräumig um vegetationsfreie bzw. -arme Sandflächen (Code-Nr. 03110). Die Strauchpflanzungen mit Einzelbäumen entlang der westlichen Seite der Heidestraße machen den Großteil der Fläche aus, westlich schließen sich Staudenfluren an. Die Fläche wird an einer Stelle von einem nahezu unbewachsenen Sandbereich unterbrochen.

Bäume

Abschnitt Nord (Landesstraße)

Im nördlichen Abschnitt der Heidestraße stehen 25 Bäume, 1 Straßenbaum sowie 24 Bäume auf den Erweiterungsflächen, von denen die Säulenpappeln (*Populus nigra 'Italica'*) den größten Anteil ausmachen. Die Vitalität der Bäume ist vorwiegend gut bis mittel.

Abschnitt Süd (Bundesstraße)

Innerhalb des südlichen Abschnitts stocken auf der Maßnahmenfläche Nr. 2.4 VZB 78 Einzelbäume, wobei Robinien (*Robinia pseudoacacia*) etwa ein Drittel ausmachen, gefolgt von Kastanien (*Aesculus hippocastanum*, 17 Exemplare) und Götterbäumen (*Ailanthus altissima*, 14 Exemplare). In jeweils geringeren Anteilen sind darüber hinaus Stiel-Eiche (*Quercus robur*), Spitz- und Feld-Ahorn (*Acer platanoides* bzw. *A. campestre*) und Grau-Pappel (*Populus canescens*) vertreten.

Im übrigen südlichen Abschnitt der Heidestraße befinden sich insgesamt weitere 61 Bäume. Davon machen mit 15 Exemplaren die Pappeln (*Populus spec.*) und Stieleichen (*Quercus robur*) den größten Anteil aus, gefolgt von Spitzahorn (*Acer platanoides*) und Götterbaum (*Ailanthus altissima*) mit je 13 bzw. 12 Exemplaren. Weitere vorkommende Arten sind u.a. Platane (*Platanus x hispanica*), Birke (*Betula pendula*) und Feld-Ahorn (*Acer campestre*). Die Vitalität ist tendenziell bei den Straßenbäumen erwartungsgemäß schlechter als bei den übrigen Bäumen (vgl. auch Karte Baumbestand der Biotoptypenkartierung unter Ausnahme der Gehölze im Bereich der planfestgestellten Ausgleichsfläche westl. d. Heidestr.).

II.2.3.2.2 Fauna

Der bis auf die Straßenbäume vegetationsfreien Heidestraße kommt keine Bedeutung als Lebensraum für Vögel, Insekten und andere Kleinstlebewesen zu. Die planungsrelevanten Flächen innerhalb des Erweiterungstreifens links und rechts des Straßenkörpers bestehen überwiegend aus Anpflanzungen, nitrophilen Säumen und schmalen straßenbegleitenden Pionier- und Trockenrasenflächen ohne Anbindung an umliegende Biotope. Aufgrund der geringen Größe und der starken verkehrsbedingten Immissionsbelastung der Flächen besitzt der Großteil des Erweiterungstreifens keine Bedeutung als Lebensraum für geschützte Tierarten.

Bei verschiedenen Untersuchungen zum Artenbestand der Plangebiete der Bebauungspläne 1-62a, 1-62b, 1-62c und 1-63 konnten nach BNatSchG und BArtSchV besonders geschützte Arten nachgewiesen werden. Die an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-63 angrenzenden Bereiche östliche und westliche Heidestraße wurden einem Gutachten von 2009 als regional bedeutsame Flächen mittlerer Wertigkeit für die Stechimmenfauna eingestuft. Hier konnten insbesondere im Bereich der blütenreichen Staudenfluren und Magerrasen nach BNatSchG und BArtSchV besonders geschützte Stechimmenarten nachgewiesen werden. Für Laufkäfer hat das Plangebiet keine Bedeutung (Gutachten von 2010). Das Fachgutachten (2009) zu potentiellen Fledermausvorkommen im Projektgebiet "Heidestraße/Europacity zeigt, dass die Wohnblockbebauung entlang der Heidestraße Fledermäusen einen potentiellen Lebensraum bietet. Bei der Untersuchung der Zauneidechse konnten keine Individuen im Gebiet nachgewiesen werden.

Der direkt an die Straßenfläche angrenzende Bereich ist durchaus für einige Vogelarten wertvoll. Im Zeitraum vom 10.4.2010 bis 10.6.2010 wurde der Vogelbestand im Plangebiet und den angrenzenden Flächen der B-Pläne 1-62a, 1-62b und 1-62c auf fünf vollständigen Begehungen untersucht. Dabei konnten 23 im Untersuchungsgebiet brütende Vogelarten sowie sechs Arten als Nahrungsgäste nachgewiesen werden. Alle europäischen Vogelarten sind nach BNatSchG besonders geschützt.

Da sich die Nutzung des Lebensraums von Vögeln nicht ausschließlich auf den Brutstandort begrenzen lässt und der Geltungsbereich des B-Plans 1-63 hinsichtlich des Schutzguts Avifauna kaum losgelöst von seiner direkten Umgebung betrachtet werden kann, wird von der Nutzung in Straßennähe gesprochen, wobei damit ein Begleitstreifen von 30 m Breite gemeint ist. In Straßennähe im planfeststellungsersetzenden Abschnitt des Bebauungsplans 1-63 brüten Brutpaare von Blaumeise (*Cyanistes caeruleus*), Kohlmeise (*Parus major*), Hausperling (*Passer domesticus*), Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Elster (*Pica pica*), Amsel (*Turdus merula*) und Brachpieper (*Anthus campestris*, RL 1, streng geschützt). Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs sind es ungleich mehr Arten, da hier die Gehölzbestände zwischen Heidestraße und Kanalufer außerhalb des Geltungsbereichs vielen Vogelarten Brutgelegenheiten bieten. Innerhalb des Geltungsbereichs brüten westlich der Heidestraße Feldsperling (*Passer montanus*), Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*), Stieglitz (*Carduelis carduelis*), Girlitz (*Serinus serinus*) und Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*).

Obwohl sich unmittelbar an das Bebauungsplangebiet 1-63 angrenzend Lebensräume geschützter Tierarten befinden, kann davon ausgegangen werden, dass der Geltungsbereich des B-Plans 1-63, also der Straßenraum selbst zuzüglich des geplanten Erweiterungsstreifens, keine Bedeutung als Lebensraum streng geschützter Arten nach BNatSchG und BArtSchV besitzt.

II.2.3.3 Schutzgut Boden / Bodenbelastungen

II.2.3.3.1 Boden

Das Plangebiet liegt in der Schmelzwasserrinne des in Ost-West-Richtung verlaufenden Berliner Urstromtals. Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert, die zum Teil von Geschiebemergel unterlagert werden. Der Umweltatlas Berlin kartiert die Flächen im Bereich der Heidestraße als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckig-kantiger Steine im Ober- und Unterboden (Konzeptkarte Bodenarten 01.06.1, 2006). Sie sind als Verkehrsflächen oder innerstädtische Aufschüttungs- bzw. Abgrabungsflächen auf Lockersyrosem, Regosol und Pararendzina ausgewiesen (Konzeptkarte Bodengesellschaften 01.01, 2005). Die Böden sind durch einen hohen Anteil an Schutt, Schotter und Kies gekennzeichnet. Die Leistungsfähigkeit (Konzeptkarte Leistungsfähigkeit der Böden 1.12.6, 2006) sowie das Filter- und Puffervermögen (Konzeptkarte Filter- und Pufferfunktion 01.12, 2006) dieser Böden ist gering.

Aufgrund der Nutzung als Straße sind die Böden im Bereich der Heidestraße mit Asphalt versiegelt. Sie können ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt übernehmen. Lediglich den unversiegelten Anteilen der zwischen vier und acht Meter breiten Randstreifen westlich und den unversiegelten Anteilen der zwischen vier und fünf Meter breiten Randstreifen östlich der Heidestraße kommt eine ökologische Funktion zu.

II.2.3.3.2 Bodenbelastungen

Aufgrund der Vornutzung als Bahnfläche seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden im Umfeld der Heidestraße Bodenverunreinigungen hauptsächlich durch bahnnutzungsbedingte Auffüllungen und bahnaffine gewerbliche Nutzungen. Im Bodenbelastungskataster werden Teilbereiche des Plangebiets als Folge ihrer vorangegangenen Nutzung als Verdachtsflächen oder Altlastenstandorte geführt. Bei der Heidestraße handelt es sich um eine Straße, die schon zu Beginn der Industrialisierung bestand. Daher ist im Bereich der derzeitigen Trasse nicht mit gravierenden Bodenkontaminationen zu rechnen, da von einer recht frühen Versiegelung auszugehen ist. Die Straßenfläche ist nicht als Altlastenverdachtsfläche vermerkt, entsprechend wurde der Boden unterhalb der Straßendecke nicht durch Fachgutachter untersucht.

Für die Bereiche des Plangebiets, die keine Straßenflächen darstellen, wurden im Zusammenhang mit den Flächen, die innerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c liegen, zwei orientierenden Untersuchungen (OU) durchgeführt. Die in Abb. 1 rot umrandeten Flächen wurden im Auftrag der CA Immo Deutschland bearbeitet, wobei Teilfläche B vollständig außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans 1-63 liegt. Der in Abb. 1 nicht umrandete Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63 (Flächen west-

lich entlang der Heidestraße zwischen den Teilflächen C und D) wurde im Auftrag der DB AG untersucht.

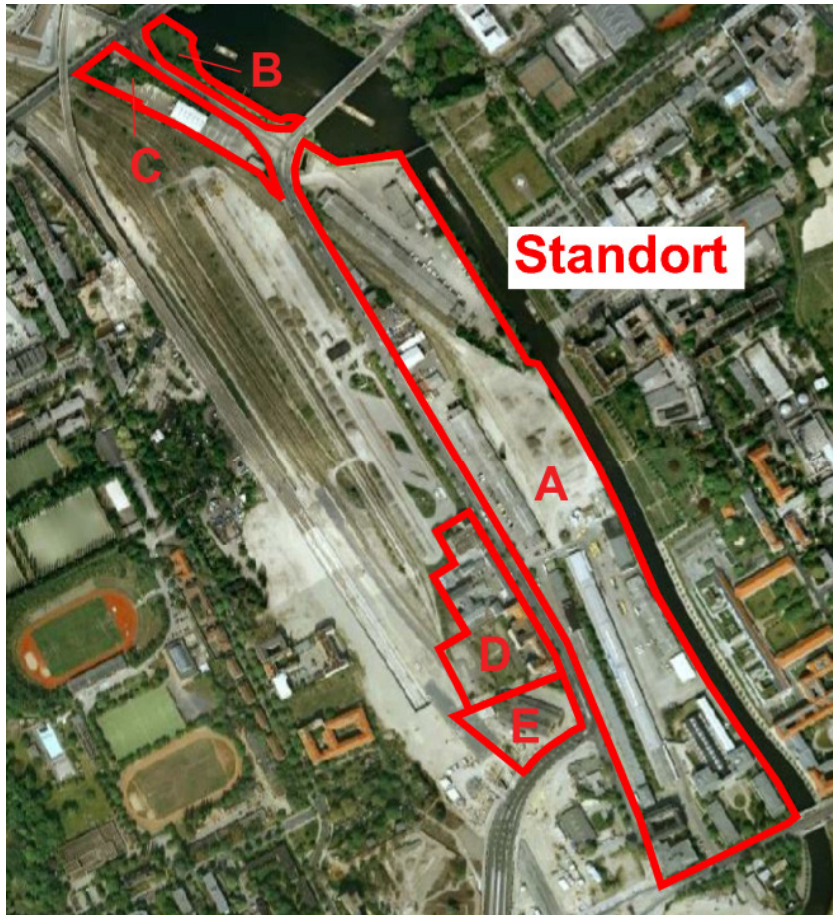


Abb 1: Zuordnung der Untersuchungsbereiche

Im Folgenden werden die für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 relevanten Ergebnisse der orientierenden Untersuchungen und darauf gegebenenfalls aufbauende weitere Untersuchungen dargestellt (Die Angaben beziehen sich nur auf die im Geltungsbereich liegenden Flächenanteile).

Auf der östlichen Seite der Heidestraße im Eckbereich zwischen Heidestraße und Nordhafenbrücke wurde im Rahmen der orientierenden Untersuchung die Altlastenverdachtsfläche (ALVF) 129 (ehem. OLEX-Tanklager, BBK 16346) neu aufgenommen. Die Untersuchungen ergaben, dass innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63 kein Handlungsbedarf besteht.

Auf der ALVF 125 (Überlaufschaden mit Dieselmotorkraftstoff auf dem Grundstück Heidestraße 17, BBK 1282) wurden MKW-Belastungen bis in den Grundwasserschwankungsbereich ermittelt (vgl. Abb. 2). Hier wurden zur Eingrenzung des Schadens weitere Untersuchungen durchgeführt, in deren Ergebnis festgestellt wurde, dass es sich um einen relativ kleinräumigen Mineralölschaden handelt, der durch einen Austausch des belasteten Bodens bis etwa 5 m Tiefe behoben werden kann. Bei fortdauernder Versiegelung ist nicht mit einer Mobilisierung der Schadstoffe zu rechnen. Ein zwischen Grundstückseigentümer und Bodenschutz-

behörde inhaltlich und zeitlich abgestimmtes Sanierungskonzept liegt vor, die Durchführung der Maßnahme erfolgt, wenn ein Zugriff auf die zurzeit noch bebauten Flächen möglich ist.

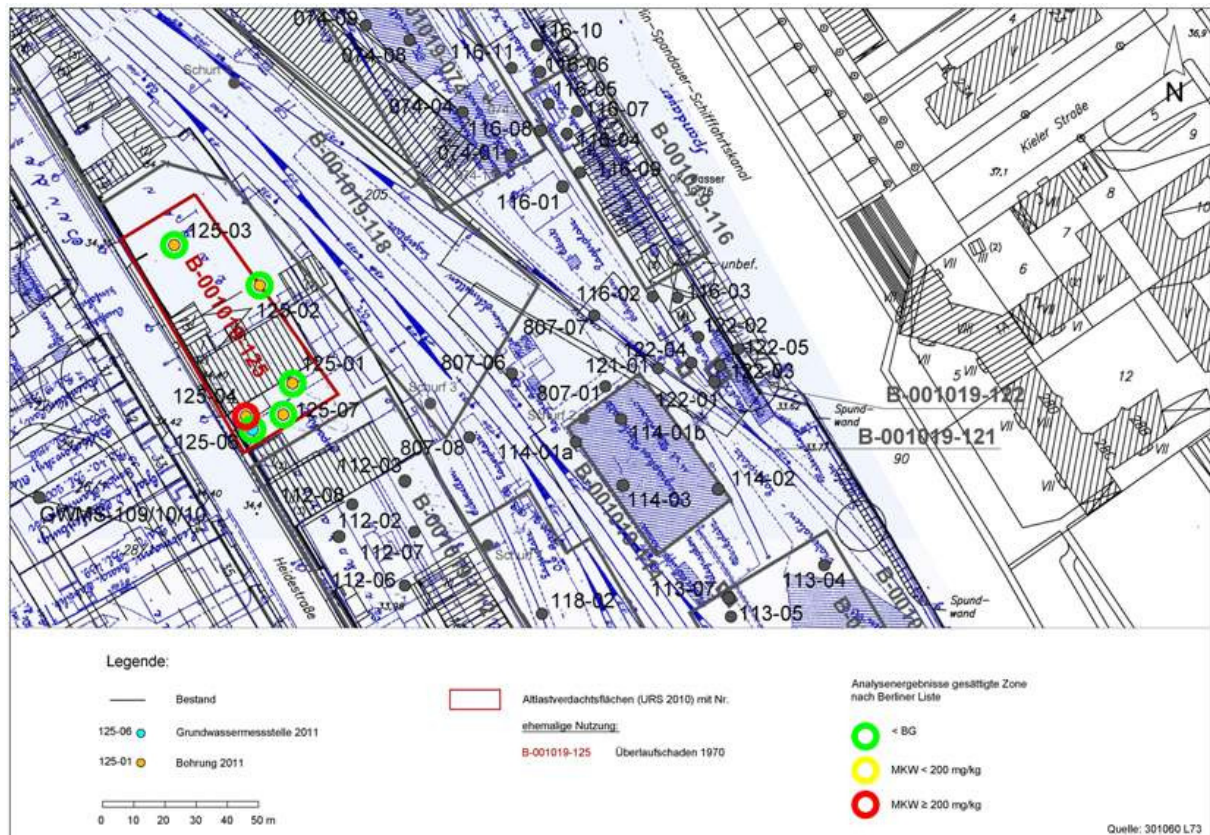


Abb 2: ALVF Nr. B-001019-125, Belastungen der gesättigten Zone (aus orientierenden Untersuchung für Flächen der CA Immo 2011)

Bei den ALVF 118 (BBK 1282) und 112 (überwiegend BBK 807) nördlich und südlich des Grundstücks Heidestraße 17 wird nach den Ergebnissen der orientierenden Untersuchung davon ausgegangen, dass keine relevanten Bodenkontaminationen vorliegen.

Auf der westlichen Seite der Heidestraße, im Eckbereich zwischen Heidestraße und Perleberger Brücke, befindet sich die ALVF 117 (BBK 831). Die ehemalige Tankstelle war aufgrund der Unterkellerung im Rahmen der orientierenden Untersuchungen nicht direkt zugänglich. Mit einer Grundwassermessstelle im Gehweg soll der Abstrombereich untersucht werden. Da der Bereich im Bodenbelastungskataster registriert ist, wurden auf der Fläche orientierende Untersuchungen ohne konkreten Verdacht durchgeführt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine altlastenspezifischen Maßnahmen notwendig.

Für die ALVF 102, 105 und 48 (BBK 831) wurden keine relevanten Bodenverunreinigungen ermittelt. Ein Handlungsbedarf liegt somit nicht vor.

Auf der ALFV 109 (ehemalige Heidestraße 32-34, BBK 10262) liegt eine Kontamination mit Mineralölen vor, die in eine Tiefe von 3 m bis möglicherweise 4,4 m reicht und teilweise unterhalb der Grundwasseroberfläche liegt. Eine endgültige horizontale und vertikale Abgrenzung ist noch nicht erfolgt. Es besteht eine relativ einfache Sanierungsmöglichkeit durch

Aushub. Daher ist eine Umsetzung dieser Maßnahme in einem dem Bebauungsplan nachgelagerten Verfahren, möglicherweise baubegleitend, möglich. Der Nachweis des Kontaminationsaushubes soll durch eine Sohlbeprobung erbracht werden.

Auf der ALVF 110 (ehem. Heidestraße 35-39, BBK 10262) wurden Schwermetallbelastungen und teilweise Belastungen mit PAK im ersten und stellenweise bis in den zweiten Bodenmeter nachgewiesen. Das Grundwasser weist leichte Überschreitungen des Geringfügigkeitsschwellenwertes nach Berliner Liste v.a. bei Schwermetallen und PAK auf, d.h. es liegt ein Grundwasserschaden vor. Dieser ist nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde jedoch nicht sanierungspflichtig. Der weitere Eintrag von Schadstoffen ist jedoch zu minimieren. Ein Beitrag kann der relativ einfache zu realisierende Aushub von Belastungsbereichen mit hohem Schadstoffgehalt sein. Daher ist eine Umsetzung dieser Maßnahme in einem dem Bebauungsplan nachgelagerten Verfahren, möglicherweise baubegleitend, möglich.

Im Vorgartenbereich der Grundstücke Heidestraße 46-52 (ALFV 127, BBK 1283) liegen nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde keine relevanten Bodenkontaminationen vor. Bei dem im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62a liegenden Grundwasserschaden auf dem rückwärtigen Grundstücksteil besteht grundsätzlich die Gefahr, dass belastetes Grundwasser zur Bauwasserhaltung fließt. Eine Vergrößerung von Flächen mit Grundwasserbelastung ist jedoch nicht zu befürchten, da für den Straßen- und Leitungsbau keine Grundwasserabsenkungen geplant sind.

Im Vorgartenbereich der Grundstücke Heidestraße 54-55/Döberitzer Straße 1 (ALFV 126, BBK 383) liegen nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde keine relevanten Bodenkontaminationen vor.

Die ALFV 63 (BBK 10762) südlich der Einmündung Döberitzer Straße liegt flächenmäßig nur mit sehr geringen Anteilen im künftigen Straßenland. Daher sind im Zuge des Ausbaus der Heidestraße keine Maßnahmen erforderlich.

Hinsichtlich der abfallrechtlichen Einstufung steht eine endgültige Beprobung des Bodenaushubs (geplante Tiefe bis 1,8 m) noch aus. Sie wird im Zuge der Bauarbeiten nach Richtlinien der Abfallbehörde erfolgen. Nach den bereits vorliegenden Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass im größeren Umfang Material der Kategorie >Z2 vorliegt. Diese Flächen sind grundsätzlich als schädliche Bodenveränderung einzustufen. Generell ist mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen.

Über das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet liegen keine Erkenntnisse vor. Auf den betreffenden Flächen ist im Vorfeld von Baumaßnahmen daher immer eine Untersuchung auf Vorhandensein von Kampfmitteln erforderlich. Sollten im Zuge von Entsiegelungsarbeiten im Bereich der derzeitigen Trasse der Heidestraße Bodenbelastungen festgestellt werden, sind diese fachgerecht zu entsorgen. (siehe dazu auch Kap.II.2.4.3 Auswirkungen der Planung auf den Boden/Bodenbelastungen).

II.2.3.4 Schutzgut Wasser

II.2.3.4.1 Grundwasser

Die quartären Kiese und Sande bilden einen über 50 m mächtigen Grundwasserleiter. Als Entwässerungsbahn der Schmelzwasser sind die Böden des Berliner Urstromtals durch eine gute Grundwasserspeicherfähigkeit gekennzeichnet.

Die Heidestraße weist einen geringen Grundwasserflurabstand von 3-4 m auf. Nur Teile der nördliche Heidestraße (Abschnitt Sellerstraße bis Perleberger Straße) haben einen höheren Grundwasserabstand von bis zu 7 m.

Da die oberen Bodenschichten infolge kriegs- und baubedingter Schuttablagerungen sowie durch vergangene Nutzungen zum Teil durch Verunreinigungen belastet sind (vgl. Kap II.2.3.3 Boden), kann eine Verschmutzungsgefahr für das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden. Wie unter Punkt II.2.3.3.2 beschrieben, wurden bei Untersuchungen der Altlastenverdachtsflächen stellenweise auch Grundwasserverunreinigungen festgestellt.

II.2.3.4.2 Niederschläge

Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 bei 540-555 mm/a (Umweltatlas, Konzeptkarte langjährige Jahresniederschlagsverteilung 04.08, 1994). Dies liegt etwas unter dem Berliner Durchschnitt, der im gleichen Zeitraum 580 mm/a betrug.

Der Gesamtabfluss von Niederschlägen ist im versiegelten Straßenraum der Heidestraße hoch. Eine Versickerung findet dort nicht statt, die Niederschläge werden über die Kanalisation abgeleitet. Lediglich auf den nicht versiegelten Randstreifen erfolgt derzeit eine Versickerung der Niederschläge. Die Verdunstungsrate im Plangebiet ist sehr gering.

II.2.3.5 Schutzgut Klima

Die Heidestraße liegt in einem bioklimatisch belasteten Gebiet, wobei nach Aussage des klimatischen Gutachtens (2009) der südliche Straßenraum stärker belastet ist als der nördliche. Die Lufttemperatur in einer austauscharmen Sommernacht (zwei Meter über Grund) liegt zwischen 18°C im nördlichen und südlichen Bereich der Heidestraße und 21°C im mittleren Bereich.

Aufgrund eines hohen Temperaturgradienten (Temperaturgefälles) zwischen dem wärmeren Plangebiet und den kühleren Lufttemperaturen im Bereich des Fritz-Schloß-Parks kommt es zu autochthonen Luftaustauschprozessen (Temperaturgradient 4,0 Kelvin über eine Distanz von ca. 650 m). Dies führt bei sommernächtlicher Strahlungswetterlage zu Kaltluftströmungen, die Kaltluft von bis zu 450 m³/s in das Gebiet und im Norden bis unmittelbar an die Heidestraße transportieren. Dies bewirkt eine Reduzierung der nächtlichen Temperaturbelastung bei diesen Wetterlagen; die bioklimatische Belastung wird gemildert.

Im Bereich der durch Verkehrsemissionen besonders belasteten südlichen Heidestraße wird der Immissionsgrenzwert der 39. BImSchV möglicherweise überschritten (Konzeptkarte Klimamodell 04.11, 2004). Die autochthone Kaltluftströmung kann auch zu einer Ausbreitung verkehrsinduzierter Luftschadstoffe aus dem Straßenraum in das angrenzende Gebiet führen. In der verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung wurde für den Ist-Zustand 2009 entlang der Heidestraße eine Überschreitung des NO₂-Jahres-Grenzwertes

der 39. BImSchV von maximal 15% ($6 \mu\text{g}/\text{m}^3$) berechnet. Der Jahreswert für Partikel (PM_{10}) überschreitet den Jahres-Grenzwert nicht, der Kurzzeitgrenzwert für PM_{10} wurde mit 55 prognostizierten Überschreitungen von 35 zulässigen Überschreitungen überschritten (Straßenmitte). Auch auf einigen Fußwegen und Gebäudefassaden ist mit einer Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes zu rechnen. Für Benzol wurde der entsprechende Grenzwert der 39. BImSchV eingehalten (siehe auch Kapitel II.2.3.1.2).

II.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Die Heidestraße besitzt keine landschaftsbildprägende Funktion.

II.2.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-63 befinden sich keine für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter bedeutsamen Elemente.

II.2.4 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

II.2.4.1 Schutzgut Mensch

II.2.4.1.1 Lärm

In der strategischen Lärmkarte des digitalen Umweltatlas (Konzeptkarte Strategische Lärmkarte 07.05.14, 2008) werden für die Heidestraße tagsüber Werte von bis zu 75 dB(A), in den direkt an den Straßenraum angrenzenden Bereichen bis zu 70 dB(A) angegeben. Die Lärmbelastung der Heidestraße wird auch in Zukunft weiterhin sehr hoch sein.

Aufgrund einer prognostizierten Verkehrsbelegung von ca. 40tsd. Fahrzeugen im Querschnitt (Prognosehorizont 2025), der Funktion im Berliner Straßennetz und ihrer Klassifizierung als Bundesstraße (zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke) wird die Heidestraße als vierspurige Straße geplant. In der auf diesen Vorgaben aufbauenden Lärmuntersuchung der verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Untersuchung von September 2011 wurden die zu erwartenden verkehrsbedingten Lärmbelastungen erörtert und in drei Ausbauvarianten der Heidestraße untersucht. Die Emittenten Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge wurden dabei jeweils getrennt betrachtet. Nach Durchführung der Planung entsprechend Variante 3 werden die höchsten Beurteilungspegel mit einer Belastung von am Tag bis zu 73 dB(A) und in der Nacht bis zu 66 dB(A) entlang der Heidestraße durch Kraftfahrzeuge erreicht. Das entspricht Überschreitungen der für die Bestandsbebauung anzusetzenden Grenzwerte für Mischgebiete nach der 16. BImSchV um 9 dB(A) am Tag und 12 dB(A) in der Nacht.

Die Ermittlung der Geräuschbelastung im Plangebiet und an den Fassaden der Bestandsgebäude im Rahmen des Fachgutachtens fand anhand der Verkehrsmengenkarte 2009 mit Angaben zum Gesamtverkehr und Schwerverkehr (Istzustand) und der Ergebnisse der verkehrsplanerischen Untersuchungen für den Prognosehorizont 2025 statt. Beim Ausbau der Heidestraße handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff. Wenn dieser zu einer entsprechenden Verschlechterung der bisherigen Lärmsituation führt, besteht ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, wenn gleichzeitig der Immissionsgrenzwert überschritten wird. Auf Grundlage der Planungsunterlagen und des Verkehrsaufkommens mit den zulässigen Geschwindigkeiten wurden unter Berücksichtigung der Bebauung und des Geländerelevs die

Geräuschimmissionen für die Anlieger ermittelt und Schlussfolgerungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden gemäß 16. BImSchV (Lärmvorsorge) abgeleitet. Im Ergebnis der Untersuchung wurde nachgewiesen, dass an sieben Gebäuden und drei Außenwohnbereichen die Prüfkriterien der 16. BImSchV erfüllt werden und somit ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach vorliegt. Da der Grenzwert von 70 dB(A) im Erdgeschoss der Heidestraße 46-52 sowie im fünften Geschoss der Heidestraße 55 nicht erreicht wird, beschränkt sich hier der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auf den Nachtzeitraum.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind beim Bau von öffentlichen Straßen schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden. Dabei ist dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor dem passiven einzuräumen. Es ist jedoch in jedem Fall zu prüfen, ob die hierfür erforderlichen Aufwendungen in vertretbarem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die Abwägung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in der verkehrlichen und immissionschutztechnischen Untersuchung (11/2011) kommt zu dem Ergebnis, dass die Anlage von Lärmschutzwänden beim Ausbau der Heidestraße nicht sinnvoll ist. Gründe dafür sind u.a., dass sich aufgrund von Gebäudeschluchten zwischen den Fassaden eine Art diffuses Schallfeld bilden würde, das die abschirmende Wirkung der Lärmschutzwand stark mindern würde; die zahlreichen Knoten und Zufahrten entlang der Heidestraße würden die Lärmschutzwände uneffektiv machen; durch die Gebäudehöhen der beidseitigen Bebauung wären sie ohnehin in den oberen Etagen nahezu unwirksam.

Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme wurde die schalltechnische Verbesserung des Straßenbelages geprüft. Es wird die Verwendung eines lärm mindernden Fahrbahnbelags aus Split-Mastix-Asphalt (SMA 5/0) angeraten, auch wenn bislang die mögliche Pegelminderung um bis zu 2 dB(A) noch nicht vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung anerkannt wurde.

Neben den zu verwendenden Belagsmaterialien wurde als aktive Lärminderungsmaßnahme die verkehrsorganisatorische Verminderung der Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft. Diese Maßnahme würde zu einer Pegelminderung von 2,7 dB(A) für PKW und 1,6 dB(A) nur für LKW führen. Sie steht aber dem Charakter der Heidestraße als Bundesfernstraße und städtischer Hauptstraße, die das Ziel hat, Verkehre zu bündeln und flüssig abzuwickeln, entgegen. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass passive Schallschutzmaßnahmen an den bestehenden Gebäudefassaden vorzusehen und mittels der in Berlin üblichen Verfahren zu sichern sind.

Die Lärmsituation im Straßenraum der Heidestraße wird auch in Zukunft belastet sein und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer schmälern. Im Bestands- wie im Planungsfall handelt es sich weiterhin beim gesamten Quartier Heidestraße um deutlich lärmbelastete Bereiche. Die Untersuchungen zeigen, dass die innerhalb des B-Planes 1-63 entstehenden Geräusche die Bebauung der B-Plangebiete 1-62a-c maßgeblich dominieren. Entsprechend müssen geeignete Schallisolierungen an den in den B-Plänen 1-62a-c vorgesehenen Gebäuden für die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 sowie der Grenzwerte der sorgen.

II.2.4.1.2 Luftschadstoffe

Zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung wurde im November 2011 eine verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung vorgelegt. Dabei wird davon ausgegangen, dass die im Jahr 2025 zu erwartenden Kraftfahrzeugemissionen je nach Schadstoff 50 bis 90 % unter den heutigen Werten liegen werden. Bei Verbreiterung des Straßenquerschnitts, wie sie der Bebauungsplan vorsieht, wäre bei ansonsten unveränderten Randbedingungen (Meteorologie, Verkehrsbelastung, Emissionen) eine Senkung der Immissionsbelastung zu erwarten, da sich die klimatische Austauschfähigkeit verbessert, die nicht ausschließlich von den meteorologischen Verhältnissen, sondern auch von der Straßengeometrie geprägt wird. Allerdings übt die Heidestraße auch in Zukunft weiterhin die Funktion einer Hauptverkehrsstraße aus, die mit einer hohen Belastung durch den Durchgangsverkehr verbunden ist. Von einer weiterhin hohen Belastung mit verkehrsbedingten Luftschadstoffen muss daher auch bei Realisierung der Planung ausgegangen werden. Die detaillierten Untersuchungsergebnisse der Vorzugsvariante 3 (Aufteilung der Verkehrsströme auf die Sellerstraße und die Fennstraße) ergaben für den Kurzzeitwert von PM_{10} auf einem Abschnitt der Heidestraße eine Überschreitung des zulässigen Tagesmittelwertes von maximal 17% (berechnet bezogen auf die Überschreitungstage). Für die anderen untersuchten Straßenabschnitte und Schadstoffe wurde keine Überschreitung der Grenzwerte im Sinne der 39. BImSchV festgestellt. Der untersuchte Teil der Sellerstraße sowie Fennstraße führen über Brücken, wodurch eine weitgehend ungestörte Schadstoffausbreitung in der Umgebung dieser Straßenabschnitte infolge fehlender Randbebauung gewährleistet bleibt. Es wurde für diese Abschnitte sowohl in der Variantenprüfung wie auch in der Detailuntersuchung der Vorzugsvariante keine Überschreitung des Jahres- oder Kurzzeitgrenzwertes für einen der Schadstoffe prognostiziert.

Gutachterlich untersucht wurde ebenfalls die kumulierten verkehrlichen Auswirkungen der benachbarten Bebauungspläne 1-63 und 1-62a-c. Die Umsetzung der Bebauungspläne 1-62a-c wird einen gemischt und intensiv genutzten Stadtbereich mit Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung entwickeln, der eine Steigerung des Ziel- und Quellverkehrs durch Beschäftigte, Besucher und Anwohner nach sich ziehen und eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Heidestraße herbeiführen wird. Durch die Neubebauung wird die Durchlüftung beeinflusst und führt auf der Heidestraße zu einer weniger guten Ausbreitung der Luftschadstoffe in den betrachteten Straßenabschnitten. Allerdings liegen die im Jahr 2025 zu erwartenden Kraftfahrzeugemissionen je nach Schadstoff 50 bis 90% unter dem heutigen Wert. Es ist weiterhin festzuhalten, dass der Anteil an der emissionsstarken Fahrzeuggruppe der schweren Nutzfahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen mit 2 bis 4% eher gering ist und sich in Zukunft auch nicht erhöhen wird. Nach den Ergebnissen des Gutachtens kommt es demnach durch die Neubebauung in den B-Plangebieten 1-62a-c im Vergleich zum Ist-Zustand auf der Heidestraße zu einer geringeren Ausbreitung der Luftschadstoffe und damit zu einer leichten Verbesserung der lufthygienischen Situation im Gebiet (prognostiziert für das Jahr 2025).

Tab. 7: Entwicklungsprognose der Luftschadstoffgehalte in den Plangebieten 1-62a-c und 1-63

Schadstoff	Ist-Zustand (2009)	Planfall (2025)
Stickstoffdioxid (NO ₂)	28 µg/m ³	26,3 µg/m ³
Partikel (PM ₁₀)	27 µg/m ³	25,7 µg/m ³
Benzol	1,2 µg/m ³	1,1 µg/m ³

II.2.4.1.3 Wohnqualität

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-63 wird keine Wohnbebauung entstehen. In angrenzenden Wohnquartieren werden infolge der verkehrsbedingten Immissionsbelastung zur Gewährleistung eines gesunden Wohnklimas schall- und lärmindernde Maßnahmen notwendig (siehe Maßnahmen der Fachgutachten). Die Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte in der Heidestraße und den angrenzenden Bereichen erfordert eine möglichst geschlossene Blockrandbebauung, wie dies die Bebauungspläne 1-62a-c vorsehen.

II.2.4.1.4 Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität in der Heidestraße wird durch die promenadenartige Gestaltung des Straßenraumes mit den großzügigen Gehwegen, den straßenbegleitenden Baumreihen im nördlichen und mittleren Bereich der Heidestraße sowie dem begrünten Mittelstreifen mit Baumreihe im mittleren Bereich erhöht. Die Untergliederung in Fahrstreifen, Radweg und Fußweg schafft Raum für alle Arten der Fortbewegung und vermeidet Nutzungskonflikte. Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität werden im Straßenraum weiterhin durch die hohe Lärmbelastung beeinträchtigt. Die unmittelbar betroffenen Flächen entlang der Straße sind entsprechend vorrangig für die Fortbewegung der Fußgänger geplant und nicht für den längeren Aufenthalt vorgesehen. Für derartige Funktionen werden innerhalb des Geltungsbereichs der B-Pläne 1-62a-c in einiger Entfernung zur Straße Platzflächen, Straßenräume und Grünflächen geplant.

II.2.4.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

II.2.4.2.1 Biotope

Durch die Umgestaltung der Heidestraße kommt es zu einer Neuversiegelung angrenzender Flächen und damit zum Verlust von Ruderalfluren, Rohbodenstandorten, Vorwaldbereichen sowie Grün- und Rasenflächen, was auch einen Verlust von Lebensräumen für Kleinlebewesen mit sich bringt.

Nördlicher Abschnitt Landesstraße

Im die Landesstraße betreffenden Abschnitt des Geltungsbereichs findet eine Neuversiegelung auf den an die Verkehrsflächen angrenzenden Erweiterungsflächen statt. Eine Entsiegelung erfolgt nicht, da die Neugestaltung dieses Abschnitts ohne die Schaffung eines begrünten Mittelstreifens vorgenommen wird.

Südlicher Abschnitt Bundesstraße

Im planfeststellungsersetzenden Abschnitt des B-Plans 1-63 werden nicht nur neue Flächen versiegelt, sondern im Bereich des begrünten Mittelstreifens auch Straßenflächen entsiegelt.

Da aber die von der Neuversiegelung betroffenen Flächen größer als die zu entsiegelnden Flächen sind, wird die Entsiegelung die durch Versiegelung verursachte Beeinträchtigung nicht ausgleichen können. Die Fläche der planfestgestellten Maßnahme Nr. 2.4 VZB wird vollständig versiegelt, es gehen dort dementsprechend sämtliche Biotopstrukturen verloren.

II.2.4.2.2 Bäume

Der Baumbestand innerhalb des Geltungsbereichs umfasst 78 Einzelbäume im Bereich der planfestgestellten Ausgleichsfläche im südlichen Abschnitt sowie 79 geschützte Einzelbäume (23 davon im nördlichen Bereich und 56 im übrigen südlichen Geltungsbereich), also insgesamt 157 Bäume, die nicht erhalten werden können. Das Fällen der Bäume stellt einen Eingriff dar, der ausgeglichen werden muss. Aufgrund der besonderen Rechtslage der planfestgestellten Maßnahmenfläche muss hier nicht nur der Verlust der aufgrund ihres Stammumfanges nach Baumschutzverordnung geschützten Gehölze ausgeglichen werden, sondern alle zu fällenden 78 Einzelbäume müssen berücksichtigt werden.

Nördlicher Abschnitt Landesstraße

Der planungsbedingte Baumverlust kann im die Landesstraße betreffenden Abschnitt nicht vollständig vor Ort ersetzt werden.

Südlicher Abschnitt Bundesstraße

Im die Bundesstraße betreffenden Abschnitt hingegen kann der dortige Gehölzverlust durch straßenbegleitende Pflanzungen in Baumscheiben an den Straßenrändern und auf dem Mittelstreifen bzw. im Rahmen von Gehölz- und Strauchpflanzungen in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet vollständig kompensiert werden.

Eine tabellarische Aufstellung der kartierten Bäume, die gefällt werden müssen, sowie der entsprechend nötigen Ersatzpflanzungen erfolgt unter Punkt II.2.6.1 (Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung).

II.2.4.2.3 Fauna

Der Verlust der Biotope durch die Verbreiterung der Heidestraße bedeutet auch eine Lebensraumzerstörung insbesondere für Kleinlebewesen und Vögel. Da die an den Straßenraum angrenzenden Flächen wie bereits beschrieben keine nennenswerte Bedeutung für Stechimmen, Laufkäfer, Fledermäuse oder Arten wie die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) haben, kann davon ausgegangen werden, dass die Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen dieser Artengruppen verursachen wird.

Die in den Fachgutachten empfohlene Verwendung standortgerechter, heimischer Gehölze bei der Neupflanzung wird bei der Gestaltung der Heidestraße berücksichtigt.

Vögel

Durch die baulichen Veränderungen im Plangebiet und die Vernichtung vorhandener Biotope und Gehölze kommt es zu Habitatverlusten für ansässige Brutvögel. Eine Beachtung der Brutzeitenregelung (keine Fällungen im Zeitraum von Oktober bis März) bei den erforderli-

chen Baumfällungen ist zwingend notwendig, da einige Arten als in Straßennähe brütend nachgewiesen wurden. Bei den meisten dieser Arten handelt es sich um Baumbrüter.

Durch die Neupflanzung von 137 Bäumen (112 im Süd- und 25 im Nordabschnitt) im Plangebiet, die dem Verlust von 86 Bäumen, darunter 79 geschützte, gegenüber zu stellen ist, werden neue Habitate für baumbrütende Vögel geschaffen. Für die Baumverluste innerhalb der planfestgestellten Maßnahmenfläche Nr. 2.4 finden Baum- und Strauchpflanzungen auf einer Fläche in direkter Nähe zum Plangebiet statt, so dass hier auch neue Habitatstrukturen für die das Plangebiet nutzenden Vogelarten geschaffen wird. Daher ist bei Beachtung der Brutzeitenregelung nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der ansässigen Avifauna durch die Umsetzung des Bebauungsplans 1-63 auszugehen. Ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG ist demnach nicht gegeben, da durch die vorgesehenen Änderungen im Geltungsbereich des B-Plans 1-63 nicht der Erhaltungszustand einer lokalen Population einer geschützten Art verschlechtert wird.

II.2.4.3 Schutzgut Boden / Bodenbelastungen

Die Planung sieht drei unterschiedlich breite Abschnitte der Heidestraße mit unterschiedlichen Konsequenzen für die Bodenversiegelung vor:

Nördlicher Abschnitt Landesstraße

Der nördliche Abschnitt zwischen Perleberger Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke (die Landesstraße betreffend, nicht planfeststellungsersetzender Teil des B-Plans 1-63) wird mit einer Breite von 28 m festgesetzt. In diesem Bereich erfolgt eine Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche gegenüber dem Bestand um acht Meter in westliche Richtung. Neben den bestehenden versiegelten Flächen werden die Erweiterungsflächen mit Ausnahme der vorgesehenen Baumscheiben zusätzlich versiegelt. Hier kommt es zum Verlust der Bodenfunktionen. Auf einen vegetativen Mittelstreifen wird hier verzichtet, so dass auch keine Flächen entsiegelt werden.

Südlicher Abschnitt Bundesstraße

Im planfeststellungsersetzenden Teil des B-Plans 1-63 stellt sich die Planung wie folgt dar:

Der längste mittlere Bereich zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Einmündung der Döberitzer Straße wird von derzeit 22,5 m auf 38 m erweitert. Der größte Teil der Flächen ist bereits versiegelte Straßenfläche und besitzt keine positiven Bodenfunktionen. Die durch die Erweiterung hinzukommenden Flächen werden allerdings mit Ausnahme der vorgesehenen Baumscheiben neu versiegelt. Für diese Böden gehen die Bodenfunktionen verloren. Der geplante begrünte Mittelstreifen führt zu einer Bodenentsiegelung und kann den Verlust an Bodenfunktionen anteilig ausgleichen.

Im südlichen Bereich zwischen Einmündung der Döberitzer Straße und dem Knoten Minna-Cauer-Straße / Heidestraße wird die Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 34,50 m festgesetzt. Hier wird die Straßenfläche um acht bis elf Meter erweitert. Die Erweiterungsflächen werden mit Ausnahme der vorgesehenen Baumscheiben versiegelt, die Bodenfunktionen gehen verloren. In diesem Abschnitt wird auf die Anlage des baumbestandenen Mittelstreifens verzichtet, so dass hier keine Bodenentsiegelung erfolgt (zu Flächengrößen vgl. Kap. II.2.6.1.3).

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind von baubedingten Abgrabungen bzw. Umlagerungen des Bodens sowie der Neuversiegelung zu erwarten. Der Boden verliert seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen, Vegetationsstandort, Wasserspeicher und Schadstoffspeicher bzw. -filter. Die durch die Straßenumgestaltung hervorgerufene Neuversiegelung sowie die gleichzeitig bedingte Entsiegelung ist der Eingriffsbilanz zu entnehmen (Kap. II.2.6.1.3 bzw. II.2.6.2).

Die festgestellten Bodenbelastungen stehen nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde der vorliegenden Planung und der damit angestrebten Nutzung als Straßenverkehrsfläche nicht grundsätzlich entgegenstehen. Hinsichtlich der festgestellten sanierungspflichtigen Kontaminationen auf den Randstreifen neben der bestehenden Heidestraße ist festzuhalten, dass entweder schon konkrete Sanierungsplanungen bestehen (ALFV 125) oder dass die erforderlichen Maßnahmen wegen der relativ einfachen Sanierungsmöglichkeit (Aushub des betroffenen Bodens) im weiteren Verfahren, voraussichtlich baubegleitend, durchgeführt werden können. Bis ins Grundwasser reichende Kontaminationen müssen jedoch vorher abgegrenzt sein, um die notwendigen Planungen und Genehmigungen nicht zu verzögern.

Eine weitere Verbesserung der hinsichtlich der Bodensituation ist durch die voraussichtlich auf Grund abfallrechtlicher Vorschriften notwendige Entsorgung von Bodenaushub (Zuordnungsklasse >Z2 nach LAGA) zu erwarten, der bei den Bauarbeiten anfällt. Die Bodenschutzbehörde empfiehlt, sämtliche Böden mit einer Zuordnungsklasse >Z2 auszutauschen, auch wenn ein Aushub für den Straßen- und Leitungsbau nicht unmittelbar erforderlich ist. So können alle schädlichen Bodenveränderungen beseitigt werden. Ansonsten müssen die Flächen weiterhin im Bodenbelastungskataster als Altlast geführt werden.

Neben den Sanierungs- und Entsorgungsmaßnahmen wird auch durch die angestrebte fast vollständige Versiegelung der belasteten Flächen eine Gefährdung über den Pfad Boden - Mensch ausgeschlossen. Da nur im Bereich der bisherigen Straßenflächen Entsiegelungen vorgesehen sind, ist nicht von einer Gefährdung durch Entsiegelung auszugehen.

II.2.4.4 Schutzgut Wasser

Die mit dem Straßenausbau einhergehende Neuversiegelung von Freiflächen hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und auf die Einspeisungsrate ins Grundwasser. Da der versiegelte Boden seine Wasser speichernde Funktion verliert und das anfallende Regenwasser über die Kanalisation abgeführt wird, steigt in den betroffenen Bereichen der Gesamtabfluss an Niederschlägen. Gleichzeitig sinkt die Grundwasserneubildungsrate. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser stehen in direktem Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch Versiegelung. Folglich korreliert die Neuversiegelungsfläche mit der Fläche, auf der keine Versickerung mehr möglich ist und keine Grundwasserneubildung stattfindet.

Belastungen des Grundwassers durch Schadstoffe werden in Folge der Maßnahmen zur Bodensanierung zurückgehen (vgl. Kap. II.2.4.3). Da die geplante Sohlentiefe von geplanten baulichen Anlagen maximal 1,8 m unter dem Geländeniveau liegen wird, sind Maßnahmen zu Wasserhaltung voraussichtlich nicht erforderlich. Die Gefahr einer Ausbreitung von Grundwässerschäden durch Mobilisierung von Schadstoffen besteht somit nicht.

Das belastete Oberflächenwasser von den Verkehrsflächen der Heidestraße soll ungedrosselt in den in der Heidestraße vorhandenen Mischwasserkanal eingeleitet werden.

II.2.4.5 Schutzgut Klima

Die Überbauung und Versiegelung der Randstreifen wird die Verdunstungskapazität in diesen Bereichen verringern, was zu einer sinkenden Luftfeuchtigkeit beitragen wird. Diese kann in Teilen und erst mittel- bis langfristig durch das Verdunstungsvolumen großkroniger Straßenbäume sowie der entsiegelten und als Grünflächen angelegten Mittelstreifen ausgeglichen werden. Die Verwirklichung der Planung wird insgesamt gesehen keine klimawirksamen Auswirkungen haben. Das Gesamtprojekt Europacity, zu dem die Umgestaltung der Heidestraße zu zählen ist, wird jedoch im Aktionsplan des Stadtentwicklungsplans Klima Berlin als positives Beispiel für ein Projekt im Sinne der Ziele des Aktionsplans genannt. Hierbei werden verschiedene für das Klima förderliche Maßnahmen hervorgehoben, so beispielsweise die Pflanzung von Stadtbäumen, wie sie auch beim Umbau der Heidestraße vorgesehen sind.

II.2.4.6 Schutzgut Landschaft

Die über weite Teile nicht angebaute Gewerbeerschließungsstraße Heidestraße mit Hauptverkehrsfunktion, die vorrangig als Durchgangsstraße genutzt wird, soll zugunsten des Charakters einer angebauten und städtebaulich integrierten Stadtteilstraße ausgebaut werden, die ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße behält.

Die Trennung der Richtungsfahrbahnen, die Anlage eines begrünten Mittelstreifens, die Pflanzung von bis zu drei durchgängigen Baumreihen, großzügige Gehwegbereiche, die klare Trennung der Verkehre mit standardgerechten Radverkehrsanlagen und die Ordnung des ruhenden Verkehrs bewirken gegenüber dem jetzigen Ausbauszustand der Heidestraße eine wesentliche stadtgestalterische Verbesserung. Der Schwerpunkt der Aufwertung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität liegt dabei im mittleren Straßenabschnitt.

Die Heidestraße wird durch die Neugestaltung zum strukturbildenden und stadtbildprägenden Rückgrat des neu zu entwickelnden Stadtteils.

II.2.4.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich sind keine Kultur- oder Sachgüter vorhanden.

Auch nachteilige Auswirkungen auf andere geschützte Güter sind aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu erwarten

II.2.4.8 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltgütern sind aus der geplanten Neuversiegelung angrenzender Freiflächen zu erwarten. Veränderungen und Einwirkungen auf den Boden wirken sich unmittelbar auch auf den Wasserhaushalt aus. Der Verlust an ruderalen Freiflächen und Einzelbäumen bewirkt eine Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion für Flora und Fauna. Der Anstieg des Anliegerverkehrs nach Realisierung der Masterplanung wird voraussichtlich zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen in der Heidestraße führen. Die Neustrukturierung der Straße mit klarer Trennung der Verkehre, der Schaffung großzü-

giger Gehwege sowie die Neuanlage von bis zu drei durchgehenden Baumreihen hat positive Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild wie auf die Aufenthaltsqualität.

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

II.2.5 Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nicht-Durchführung der Planung

Eine Nichtdurchführung der Planung würde im Vergleich zur Bestandsituation kurzfristig zu keinen wesentlichen Veränderungen führen. Langfristig würde sich die Verkehrssituation in der Heidestraße jedoch aufgrund der sich aller Voraussicht nach verändernden Gegebenheiten des Umfelds auf den Zeithorizont von 2025 bezogen folgendermaßen entwickeln:

Im Vergleich mit den derzeitigen Verkehrsmengen ist ein allgemeiner Rückgang der Verkehrsmengen zu erwarten, wobei die Verkehrsmengen auf der Heidestraße um ca. 4 Tsd. Kfz/24 abnehmen, die Verkehrsmengen auf der Fennstraße nahezu konstant bleiben, jedoch zusätzliche Verkehre auf der Müllerstraße, insbesondere im Abschnitt zwischen Sellerstraße und Fennstraße, auftreten würden. Insofern würde voraussichtlich ohne Umsetzung des Bebauungsplans langfristig eine leichte Verringerung des Verkehrsaufkommens eintreten. Es fände jedoch keine städtebauliche Aufwertung statt, das Straßenprofil der Heidestraße würde nicht um einen begrünten Mittelstreifen erweitert und die unterschiedlichen verkehrlichen Nutzungen nicht getrennt. Eine bauliche Entwicklung der Flächen beiderseits der Heidestraße wäre gemäß geltendem Planungsrecht möglich.

II.2.6 Eingriffsermittlung, Kompensationsbedarf und Maßnahmen

II.2.6.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

II.2.6.1.1 Rechtsgrundlage

Da der vorliegende B-Plan 1-63 sowohl Flächen einer Landesstraße als auch einer Bundesstraße enthält, werden die jeweilig relevanten Rechtsgrundlagen im Folgenden separat erläutert.

Für den nördlichen Abschnitt der Heidestraße, bei dem es sich um eine Landesstraße handelt, wird das derzeit geltende Planungsrecht zugrunde gelegt (vgl. Kap. II.2.6.1.2). Entscheidend für die Beurteilung eines Eingriffs ist hier der Vergleich zwischen dem aktuell zulässigen und dem künftig zulässigen Zustand. Hier ist gemäß § 18 BNatSchG über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden, wenn auf Grund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind.

Im südlichen Geltungsbereichsteil (südlicher Straßenabschnitt) hat der Bebauungsplan planfeststellungsersetzende Funktion. Hier ist bei Eingriffen nach Vorschriften des Naturschutzgesetzes zu verfahren.

Ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff jedoch überhaupt vorliegt, muss nach § 14 BNatSchG i.V.m. § 14 NatSchGBln entsprechend der real vorzufindenden Bestandssituation beurteilt werden.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 Abs. 1 NatSchGBln „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild einschließlich seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigen können.“ Ein naturschutzrechtlicher Eingriff liegt vor, wenn bei objektiver Betrachtung die Gestalt oder Nutzung des Grundstücks verändert wird und daraus in subjektiver Hinsicht eine erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigung resultiert. Im Regelfall ist daher bei einer Neuversiegelung von Flächen und der Beseitigung von Vegetationsbeständen von einem Eingriff auszugehen.

Da durch die Erweiterung der Straßenverkehrsfläche für die Heidestraße eine nicht unerhebliche Neuversiegelung von Flächen in den Randbereichen erfolgt, ist von einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter auszugehen.

II.2.6.1.2 Einschätzung des bestehenden Planungsrechts und Ermittlung des Eingriffstatbestandes

Zur Ermittlung des Eingriffstatbestandes ist zunächst das für das betreffende Gebiet gegenwärtig geltende Planungsrecht maßgeblich. Dabei ist wiederum innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans zwischen den planfeststellungsersetzenden und nicht planfeststellungsersetzenden Teilbereichen zu unterscheiden; für den nördlichen Abschnitt zwischen Fennstraße und Sellerstraße (Landesstraße) wird die bestehende planungsrechtliche Situation der Eingriffsermittlung zugrunde gelegt, für den übrigen Geltungsbereich (Bundesstraße), für den der Bebauungsplan planfeststellungsersetzende Wirkung hat, ist die reale Bestandssituation maßgeblich für die Eingriffsermittlung. Für den innerhalb des südlichen Bereichs gelegenen Teil der planfestgestellten Ausgleichsflächen im Zusammenhang mit den Verkehrsanlagen Zentraler Bereich (Maßnahmenfläche Nr. 2.4 des Landschaftspflegerischen Begleitplans von 1996) ist ein Vollaussgleich erforderlich. Im Folgenden werden diese Sachverhalte daher getrennt für die beiden Abschnitte erörtert.

Nördlicher Abschnitt Landesstraße

Der Baunutzungsplan vom 28. Dezember 1960 (Abl.1961, S. 742) trifft in Verbindung mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von 1958, den o.g. Straßen- und Baufluchtlinien sowie den Änderungen durch den Bebauungsplan III-A vom 6. Mai 1970 (GVBl Nr. 61 v. 05.08.1971, S. 1230) die Regelungen eines qualifizierten Bebauungsplans. Er selbst umfasst jedoch keine Regelungen zu Verkehrsflächen. Die Fläche der bestehenden Heidestraße ist durch die Straßenfluchtlinien als Straßenfläche festgesetzt, die Bereiche beiderseits der bestehenden Heidestraße werden im Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 festgesetzt. Der Baunutzungsplan wurde im Plangebiet jedoch nur für die Flächen wirksam, für die 1960 keine eisenbahnrechtliche Planfeststellung galt. Dies sind im Geltungsbereich die Grundstücke Heidestraße 23 (Eckbereich Perleberger Straße westlich der Heidestraße) sowie 45 bis 55 (westlich der Heidestraße, Wohn-, Misch- und Gewerbebereich nördlich der Döberitzer Straße). Für diese Grundstücke gilt einschließlich der Überschreitungsmöglichkeiten nach § 19 Abs. 3 und 4 BauNVO eine GRZ von bis zu

0,8. Für die Verkehrsflächen muss von einer möglichen Versiegelung von bis zu 100 % ausgegangen werden. Für die restlichen an die Fahrbahn grenzenden Flächen im Abschnitt Landesstraße muss nach Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB beurteilt werden, wonach die Flächen mit einer GRZ von bis zu 0,9 gewerblich entwickelt werden dürften.

Auf den im Rahmen der Straßenneustrukturierung in Anspruch genommenen Erweiterungsflächen im nördlichen Abschnitt der Straße ergibt sich eine vollständige Versiegelung. Innerhalb des nach dem Baunutzungsplan zu beurteilenden Bereichs werden 199 m² neu versiegelt, innerhalb der nach § 34 BauGB zu beurteilenden sonstigen Bereiche der Erweiterungsflächen des nördlichen Abschnitts sind es ca. 933 m². In den angrenzenden derzeitigen Verkehrsflächen werden ca. 116 m² neu versiegelt und ca. 204 m² entsiegelt. Die jeweiligen Flächenanteile zeigt die folgende Tabelle.

Tab. 8a: Verhältnis der möglichen und geplanten Neuversiegelung im nördlichen Straßenabschnitt

	Fläche in m ²	Planungsrechtl. mögl. Versiegel. in m ²	Geplante Versiegel. in m ²	Differenz mögliche/tatsächl. Versiegelung
Erweiterungsfläche A (nach BNP)	199	199	199	0
Sonst. Erweiterungsfl. (nach § 34 BauGB)	1.646	1.481	933	- 548
Verkehrsflächen	5.155	5.155	116	- 5.039
Flächensumme nördl. Abschnitt:	7.000	Neuvers. gesamt:	1.248	
Entsiegelung: 204				

Im nach Baunutzungsplan zu beurteilenden Teil der Erweiterungsfläche entspricht die Neuversiegelung der planungsrechtlich möglichen Versiegelung. Für den nach § 34 BauGB zu beurteilenden Teil der Erweiterungsfläche lässt sich festhalten, dass die vorgesehene Neuversiegelung geringer ausfällt, als es nach geltendem Planungsrecht möglich wäre. Dementsprechend liegt in diesem Abschnitt kein Eingriff vor.

Südlicher Abschnitt Bundesstraße

Beim Straßenraum der Heidestraße handelt es sich beim Abschnitt von der Minna-Cauer-Straße bis zur Nordhafenbrücke und einschließlich dieser um eine gewidmete Bundesstraße (B 96). Der Bilanzierung von Eingriffen wird dementsprechend für diesen planfeststellungsersetzenden Abschnitt der Realzustand zugrunde gelegt. Die Veränderungen im südlichen Abschnitt des Bebauungsplans 1-63 sind in Tabelle 8b dargestellt.

Tab. 8b: Anrechenbare Neuversiegelung im südlichen Straßenabschnitt

	Fläche in m ²	Geplante Versiegelung in m ²
Erweiterungsflächen	10.816	4.172
Verkehrsflächen	22.146	--
Planfestgestellte Maßn.-Fläche 2.4	1.799	1.799
Flächensumme südl. Abschnitt:	32.962	5.971
Entsiegelung im südl. Abschnitt:		2.664
Anrechenbare Neuversiegelung (Neuvers. minus Ents.):		3.307

Im planfeststellungsersetzenden Abschnitt des Bebauungsplans werden 5.971 m² neu versiegelt und 2.664 m² entsiegelt. Es ergibt sich eine anrechenbare Neuversiegelung von 3.307 m².

II.2.6.1.3 Ermittlung der Eingriffsdimension

Basierend auf den Bewertungsansätzen des Auhagen-Verfahrens und auf den gesetzlichen Vorgaben resultiert die folgende Ermittlung der Eingriffsdimension aus der zuvor erfolgten verbal-argumentativen Beschreibung und Bewertung von Bestands- und Planungssituation für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Biotope, Fauna, Landschaftsbild und Mensch / Erholung. Das Bewertungsmodell nach Auhagen wurde im vorliegenden Fall nicht angewandt, da angesichts der geringen in Anspruch genommenen Flächengröße und des Ausgangszustandes des Plangebiets mit hauptsächlich bereits versiegelten Verkehrsflächen und vorwiegend geringwertigen Biotoptypen eine verbal-argumentative Bewertung als ausreichend angesehen wurde, um die Umweltauswirkungen des Vorhabens abzubilden. Sowohl die Neuversiegelung als auch der entsprechende Biotopverlust wurden unter Bezugnahme auf die Flächengröße berücksichtigt. Aufgrund der unterschiedlichen Rechtslage für die beiden Abschnitte des Geltungsbereichs des B-Plans 1-63 wird diese Thematik im Folgenden weiterhin gesondert behandelt. Innerhalb des südlichen Abschnitts wird zudem zwischen der planfestgestellten Ausgleichsfläche Nr. 2.4 und der übrigen Fläche unterschieden, da die Maßnahme getrennt zu betrachten und in gleichwertigem Umfang an anderer Stelle herzustellen ist.

Nördlicher Abschnitt Landesstraße

Im nördlichen Abschnitt des Bebauungsplans geht die vorgesehene Versiegelung nicht über das zulässige Maß hinaus. Die Wertigkeit der hiesigen Biotope ist bis auf die Gehölzbiotope gering, seltene oder geschützte Pflanzen oder Tiere sind nicht betroffen bzw. werden nicht in erheblichem Maße beeinträchtigt. Durch die gleichzeitige Entsiegelung von insgesamt 204 m² innerhalb der angrenzenden Verkehrsflächen (Baumscheiben, Grünstreifen) sowie eingedenk der dortigen Baum- und Strauchpflanzungen können Beeinträchtigungen der biotischen und abiotischen Schutzgüter zudem aufgefangen werden, da mindestens gleichwertige Biotope entstehen werden.

Die Neustrukturierung des Straßenraums wird auch Fällungen nach Baumschutzverordnung geschützter Gehölze mit sich bringen. Diese Eingriffe in den Baumbestand sind unabhängig von der planungsrechtlichen Beurteilung der Teilgebiete als erheblicher Eingriff zu werten und entsprechend auszugleichen. Die Berechnung des Umfangs der Ersatzpflanzungen wurde in Anlehnung an die Vorgaben der Berliner Baumschutzverordnung vorgenommen. Allerdings wurde zur Berücksichtigung der zumeist eingeschränkten Vitalität der Gehölze ein Defizitfaktor eingeführt, da die nach BaumSchVO übliche Methode der Berücksichtigung durch Anpassung der Pflanzqualitäten der Ausgleichsgehölze im vorliegenden Fall nicht angewandt werden kann. Die Ausgleichspflanzungen sollen im Rahmen der Neupflanzungen im Geltungsbereich geleistet werden; die Gehölzqualitäten sind einheitlich vorgesehen und richten sich nach den Anforderungen an eine qualitätvolle Gestaltung des neuen boulevardartigen Straßenzuges.

Im nördlichen Abschnitt des Bebauungsplans (Landesstraße) ist nur ein Baum innerhalb des Straßenraums vorhanden (Nr. 230). Durch die Aufweitung des Straßenraums sind jedoch

ebenfalls einige Gehölze auf derzeit an die Heidestraße angrenzenden Vegetationsflächen von der Fällung betroffen, die keine Straßenbäume darstellen, jedoch nach BaumSchVO geschützt sind. Nachfolgend sind die kartierten Bäume tabellarisch aufgeführt. Dargestellt ist die Bestandssituation von 2009 unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Überprüfungsbegehung im Januar 2012. In der Tabelle sind zudem die jeweils für den Baumverlust zu leistenden Ersatzpflanzungen kenntlich gemacht.

Tab. 9: Baumbestand im nördlichen Teil (nicht planfeststellungsersetzend)

NR	Botanischer Name	Dt. Name	Stammumfänge	Umfang	Vitalität	Defizitfaktor	Ersatzpfl.
230	Populus spec.	Pappel	85/76	95	1	0,75	1
243	Acer negundo	Eschenahorn	90/80	170	1	0,75	1
244	Betula pendula	Weißbirke	168	168	1	0,75	1
247	Acer negundo	Eschenahorn	172/136/119	427	1	0,75	5
248	Acer negundo	Eschenahorn	80	80	1	0,75	1
270	Ulmus spec.	Ulme	123/80	203	1-2	0,625	2
277	Ailanthus altissima	Götterbaum	55/40	55	2	0,5	1
278	Acer negundo	Eschenahorn	95	95	1-2	0,625	1
280	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	250/71	321	1-2	0,625	3
281	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	207	207	1-2	0,625	2
283	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	270	270	1-2	0,625	2
285	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	234	234	1-2	0,625	2
286	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	248	248	1-2	0,625	2
287	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	182	182	1-2	0,625	2
288	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	222	222	1-2	0,625	2
289	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	178	178	1-2	0,625	1
290	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	250	250	1-2	0,625	2
291	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	286	286	1-2	0,625	2
292	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	176	176	1-2	0,625	1
293	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	270	270	1	0,75	2
294	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	320	320	1	0,75	3
295	Acer negundo	Eschenahorn	60/20	60	1	0,75	1
444	Ailanthus altissima	Götterbaum	75/75	150	0	1	2
23 Summe der Bäume		Summe der erforderlichen Ersatzpflanzungen					42

Für die Fällung von 23 Bäumen in dem die Landesstraße betreffenden, nicht planfeststellungsersetzenden Abschnitt des Geltungsbereichs des B-Plans 1-63 sind insgesamt 42 Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Darüber hinaus ergibt sich für die Schutzgüter Mensch und Landschaftsbild durch die Neugestaltung und Differenzierung des Straßenraums eine Verbesserung: Für die Nutzer der Straße wird die Heidestraße deutlich aufgewertet, da sie verschiedene Bereiche für die einzelnen Verkehrsteilnehmer bekommen soll, die differenziert strukturiert werden und von Baumreihen begleitet werden. Ihr zukünftiger boulevardartiger Charakter wirkt sich positiv auf das Ortsbild aus und soll eine identitätsstiftende Wirkung für das neue Quartier Heidestraße entfalten.

Südlicher Abschnitt Bundesstraße

Aus dem neuen Straßenprofil der Heidestraße ergeben sich Neuversiegelungen, aber auch entsiegelte Bereiche. Durch die Neuversiegelung gehen vegetationsbestandene Flächen verloren, die nicht mehr als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zur Verfügung stehen. Zudem kann der Boden seine Funktionen im Naturhaushalt hier nur noch eingeschränkt bzw. gar nicht mehr wahrnehmen. Dies wirkt sich auch auf das Grundwasser aus. Im Bereich der Neuversiegelungen findet keine Grundwasserneubildung durch Versickerung mehr statt, der Niederschlagsabfluss in die Kanalisation wird erhöht. Allerdings findet die Versickerung derzeit im Gebiet größtenteils über belasteten Böden statt, weshalb sich nicht unmittelbar negative Auswirkungen aus dieser Veränderung ableiten lassen. Neuversiegelungen können auch klimatische Auswirkungen haben. Im vorliegenden Fall ist der Umfang der neuversiegelten Fläche jedoch zu gering, als dass er klimatisch ins Gewicht fällt. Im Gegenteil ist durch die Verbreiterung des Straßenkorridors der Heidestraße eine Verbesserung der Durchlüftungssituation möglich.

Im Folgenden werden die real zu erwartenden, durch Biotopverlust und Neuversiegelung bedingten erheblichen Eingriffe in die Bundesstraße betreffenden Abschnitt des Geltungsbereichs dargestellt. Die Wertigkeit der verloren gehenden Vegetationsbestände ist bis auf die Gehölzbiotope gering, seltene oder geschützte Pflanzen oder Tiere sind nicht betroffen bzw. werden nicht in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Tab. 10: Verlust von Vegetationsflächen durch Neuversiegelung auf Maßnahmenfläche 2.4

Code-Nr.	Biotoptyp	Verlust in m ² (gerundet)
03110	Rohbodenstandorte	91
0322922	Ruderalfluren	37
051622	Zierrasen	260
07322	Gehölzbestände (flächig)	132
102721, 102722	Grün- und Freiflächen	1.279
Summe		1.799

Tab. 11: Verlust von Vegetationsflächen durch Neuversiegelung im übrigen südl. Abschnitt

Code-Nr.	Biotoptyp	Verlust in m ² (gerundet)
03110, 03120, 03130	Rohbodenstandorte	529
032102, 0324322, 03229, 0322911, 0322921, 0322922, 0324922	Ruderalfluren	2.357
05162, 051621, 051622	Zierrasen	253
07142512	Gehölzbestände (flächig)	20
082817	Espen-Vorwald	244
10271, 102721, 102722	Grün- und Freiflächen	616
101112	Kleingartenanlagen	152
Summe		4.171

Neben Neuversiegelungen finden im Gebiet auch Entsiegelungen im Bereich des geplanten Mittelstreifens statt. Zudem wird es straßenbegleitende Baumreihen geben, die an den Straßenseiten in offene Baumscheiben gepflanzt werden. Der Mittelstreifen wird ebenfalls mit Bäumen und Strauchunterpflanzungen gestaltet. Die neuen Vegetationsbestände auf entsie-

gelter, ehemaliger Verkehrsfläche sind der Neuversiegelung sowie dem Biotopverlust positiv entgegenzustellen:

Tab. 11: Neuschaffung von Vegetationsflächen im Plangebiet durch Entsiegelung

Unversiegelte Flächen in der neuen Straßengestaltung	Fläche in m² (gerundet)
Baumscheiben	762
Mittelstreifen	1.902
Summe	2.664

Im Zuge der Verbreiterung der Heidestraße werden insgesamt 5.971 m² Boden neu versiegelt. Gleichzeitig werden durch die Neugestaltung des Straßenraums 2.664 m² entsiegelt und begrünt. Insgesamt ergibt sich somit eine anrechenbare Neuversiegelung von 3.307 m². Da es sich beim Boden der an die derzeitige Trasse der Heidestraße angrenzenden Flächen um großflächige Altlastenverdachtsstandorte handelt, ist bei Neuversiegelung nicht zwangsläufig von einem Eingriff auszugehen. Vielmehr muss auch in Betracht gezogen werden, dass je nach abschließendem Ergebnis der Bodenuntersuchungen auf Teilflächen so eine Auswaschung von Schadstoffen ins Grundwasser verhindert wird und die Versiegelung durchaus auch positive Auswirkungen haben kann (vgl. Kap. II.2.3.3.2). Gleichsam ist aus denselben Gründen eine Entsiegelung sowohl im Geltungsbereich des B-Plans 1-63 außerhalb des bestehenden Straßenkörpers als auch im Geltungsbereich des beidseitig angrenzenden Bebauungsplangebiets 1-62a und b bzw. c nicht ohne weiteres ratsam. Sollten wider Erwarten Bodenbelastungen im vorgesehenen Entsiegelungsbereich (bestehender Straßenkörper) festgestellt werden, wird der belastete Boden vor Bepflanzung fachgerecht entsorgt und durch unbelasteten Boden ersetzt.

Wie bereits für den Abschnitt Landesstraße erläutert ist der Verlust von nach der Baumschutzverordnung geschützten Bäumen sowie Straßenbäumen in jedem Fall auszugleichen. In den nachstehenden Tabellen wird die Bestandssituation von 2009 unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Überprüfungsbegehung im Januar 2012 dargestellt. Zudem sind die jeweils für den Baumverlust zu leistenden Ersatzpflanzungen kenntlich gemacht. Folgende Straßenbäume müssen aufgrund der Umgestaltungsmaßnahmen der Heidestraße im planfeststellungsersetzenden Abschnitt des Bebauungsplans gefällt werden:

Tab. 12: Straßenbäume im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 (planfeststellungsersetzend)

NR	Botanischer Name	Dt. Name	Stamm- umfänge	Um- fang	Vitali- tät	Defizit- faktor	Ersatzpfl.
161	Ailanthus altissima	Götterbaum	102	102	1	0,75	1
162	Ailanthus altissima	Götterbaum	128	128	1-2	0,625	1
163	Ailanthus altissima	Götterbaum	97	97	1-2	0,625	1
164	Ailanthus altissima	Götterbaum	116	116	1-2	0,625	1
165	Ailanthus altissima	Götterbaum	97/90	187	1-2	0,625	1
169	Platanus x hispanica	Platane	221	221	1	0,75	2
172	Quercus robur	Stieleiche	98	98	1	0,75	1
173	Quercus robur	Stieleiche	85	85	1	0,75	1
351	Acer platanoides	Spitzahorn	106	106	1-2	0,625	1
352	Quercus robur	Stieleiche	81	81	1-2	0,625	1
353	Acer saccharinum	Silberahorn	178	178	3	0,25	1
355	Acer platanoides	Spitzahorn	93	93	2-3	0,375	1
356	Platanus x hispanica	Platane	93	93	1	0,75	1
357	Quercus robur	Stieleiche	94	94	2-3	0,375	1
358	Acer platanoides	Spitzahorn	98	98	1	0,75	1
359	Acer platanoides	Spitzahorn	102	102	1	0,75	1
360	Quercus robur	Stieleiche	80	80	2	0,5	1
361	Quercus robur	Stieleiche	126	126	2	0,5	1
362	Ailanthus altissima	Götterbaum	44/70	70	1-2	0,625	1
363	Platanus x hispanica	Platane	190	190	1-2	0,625	1
364	Acer platanoides	Spitzahorn	89	89	2	0,5	1
365	Platanus x hispanica	Platane	163	163	2	0,5	1
366	Acer platanoides	Spitzahorn	137	137	1	0,75	1
367	Acer platanoides	Spitzahorn	80	80	2-3	0,375	1
368	Acer platanoides	Spitzahorn	93	93	1-2	0,625	1
369	Quercus robur	Stieleiche	80	80	1-2	0,625	1
370	Quercus robur	Stieleiche	93	93	2	0,5	1
371	Quercus robur	Stieleiche	92	92	1	0,75	1
387	Acer platanoides	Spitz-Ahorn	47	47	1	0,75	1
390	Acer platanoides	Spitz-Ahorn	126	126	1-2	0,625	1
391	Quercus robur	Stiel-Eiche	78	78	2	0,5	1
401	Acer platanoides	Spitz-Ahorn	31	31	2	0,5	1
406	Platanus x hispanica	Platane	188	188	1-2	0,625	1
408	Quercus robur	Stiel-Eiche	63	63	1	0,75	1
415	Tilia cordata	Winter-Linde	140	140	2	0,5	1
419	Acer platanoides	Spitz-Ahorn	70	70	1	0,75	1
420	Quercus robur	Stiel-Eiche	70	70	1-2	0,625	1
421	Quercus robur	Stiel-Eiche	90	90	1-2	0,625	1
422	Fraxinus excelsior	Esche	30	30	1	0,75	1
423	Quercus robur	Stiel-Eiche	60	60	1-2	0,625	1
40 Summe der Bäume			Summe der erforderlichen Ersatzpflanzungen				41

Durch die Verbreiterung des Straßenprofils der Heidestraße werden an die derzeitigen Verkehrsflächen angrenzende vegetationsbestandene Bereiche in Anspruch genommen. Hier befinden sich Bäume, die ebenfalls gefällt werden müssen.

Tab. 13: Sonstiger geschützter Baumbestand im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63
(planfeststellungersetzend)

NR	Botanischer Name	Dt. Name	Stamm- umfänge	Um- fang	Vitali- tät	Defizit- faktor	Ersatzpfl.
166	Betula pendula	Weißbirke	93	93	1	0,75	1
268	Populus tremula	Zitterpappel	80/70/78	228	0	1	3
296	Populus tremula	Zitterpappel	112	112	1-2	0,625	1
297	Populus canescens	Graupappel	95/102?	197	2	0,5	1
298	Ailanthus altissima	Götterbaum	106	106	2	0,5	1
299	Acer negundo	Eschenahorn	50/31/21/ 30/26/31	50	1	0,75	1
341	Populus x canadensis	Kanad. Pappel	71/51	122	2	0,5	1
388	Betula pendula	Sand-Birke	94	94	1-2	0,625	1
425	Ailanthus altissima	Götterbaum	110	110	2	0,5	1
430	Populus spec.	Pappel	50/50	100	1	0,75	1
431	Populus spec.	Pappel	90/90/90	270	1	0,75	3
11 Summe der Bäume		Summe der erforderlichen Ersatzpflanzungen					15

Einige Gehölze befinden sich im Grenzbereich der B-Pläne 1-62a-c und 1-63. Sie werden dem Bebauungsplan 1-63 zugeordnet.

Tab. 14: Baumbestand auf der Grenze zwischen den Bebauungsplänen 1-62a-c und 1-63

NR	Botanischer Name	Dt. Name	Stamm- umfänge	Um- fang	Vitali- tät	Defizit- faktor	Ersatzpfl.
88	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	150/52/63/ 45	310	0-1	0,875	3
92	Populus cf canescens	Graupappel	142/128	270	0-1	0,875	3
167	Betula pendula	Weißbirke	106	106	1	0,75	1
168	Betula pendula	Weißbirke	102	102	2	0,5	1
354	Betula pendula	Weißbirke	100	100	1-2	0,625	1
5 Summe der Bäume		Summe der erforderlichen Ersatzpflanzungen					9

Für die Fällungen von 56 Bäumen (davon 40 Straßenbäume) im planfeststellungersetzenden Teil des Bebauungsplans 1-63 sind insgesamt 65 Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Tab. 15: Baumbestand innerhalb der planfestgestellten Ausgleichsfläche Nr. 2.4

NR	Botanischer Name	Dt. Name	Stammumfänge	Umfang
300	Ulmus cf minor	Feldulme	82/63/65/45/69	324
301	Robinia pseudoacacia	Robinie	56/21/24/35/40/42	218
304	Tilia spec.	Linde	63/26/29/39/40/43/46	286
305	Populus canescens	Graupappel	69/54/34/37/35/27	123
306	Populus canescens	Graupappel	91/47/56/31/34/51/36	198
307	Populus canescens	Graupappel	50/44/45/27/21/36/49/22	294
310	Robinia pseudoacacia	Robinie	111	111
396	Robinia pseudoacacia	Robinie	94	94
399	Ailanthus altissima	Götterbaum	94	94
417	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie	50/50/50/50	200
392	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		31
393	Robinia pseudoacacia	Robinie		31
394	Robinia pseudoacacia	Robinie		47
395	Robinia pseudoacacia	Robinie		47
397	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		47
398	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		47
400	Ailanthus altissima	Götterbaum		31
402	Acer platanoides	Spitz-Ahorn		31
403	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		47
404	Ailanthus altissima	Götterbaum		47
405	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		47
407	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		47
409	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		47
410	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		50
411	Robinia pseudoacacia	Robinie		50
412	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		60
413	Robinia pseudoacacia	Robinie		70
414	Robinia pseudoacacia	Robinie		70
416	Robinia pseudoacacia	Robinie		60
418	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		60
445	Quercus robur	Stieleiche		38
446	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		56
447	Quercus robur	Stieleiche		34
448	Quercus robur	Stieleiche		29
449	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		46
450	Quercus robur	Stieleiche		40
451	Acer campestre	Feldahorn		40
452	Quercus robur	Stieleiche		65
453	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		52
454	Quercus robur	Stieleiche		65
455	Acer campestre	Feldahorn		32
456	Quercus robur	Stieleiche		25
457	Carpinus betulus	Hainbuche		43
458	Acer campestre	Feldahorn	13/68/45/30	156
459	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie		40
460	Acer platanoides	Spitzahorn	8/35/17/10/22	92
461	Acer platanoides	Spitzahorn		40
462	Quercus robur	Stieleiche		46
463	Robinia pseudoacacia	Robinie	24/25/25	74
464	Robinia pseudoacacia	Robinie	33/26	59
465	Ailanthus altissima	Götterbaum		40

466	Ailanthus altissima	Götterbaum		45
467	Ailanthus altissima	Götterbaum		36
468	Ailanthus altissima	Götterbaum		41
469	Ailanthus altissima	Götterbaum		39
470	Ailanthus altissima	Götterbaum		43
471	Ailanthus altissima	Götterbaum		44
472	Ailanthus altissima	Götterbaum		42
473	Ailanthus altissima	Götterbaum		46
474	Robinia pseudoacacia	Robinie	33/10/23/40	106
475	Robinia pseudoacacia	Robinie		28
476	Populus x canescens	Graupappel	58/41/46/38	173
477	Ailanthus altissima	Götterbaum		30
478	Robinia pseudoacacia	Robinie		45
479	Robinia pseudoacacia	Robinie	20/25	45
480	Aesculus hippocastanum	Roskastanie		42
481	Robinia pseudoacacia	Robinie		31
482	Ailanthus altissima	Götterbaum		41
483	Acer campestre	Feldahorn	35/28/12	75
484	Acer campestre	Feldahorn		55
485	Robinia pseudoacacia	Robinie		36
486	Robinia pseudoacacia	Robinie		60
487	Robinia pseudoacacia	Robinie		29
488	Robinia pseudoacacia	Robinie		30
489	Acer platanoides	Spitzahorn	15/22/30/45	112
490	Acer platanoides	Spitzahorn		29
491	Acer platanoides	Spitzahorn		34
492	Robinia pseudoacacia	Robinie	45/25	70
493	Robinia pseudoacacia	Robinie		34
494	Robinia pseudoacacia	Robinie		39
495	Acer platanoides	Spitzahorn		27
496	Robinia pseudoacacia	Robinie		35
497	Aesculus hippocastanum	Roskastanie		60
78	Summe Einzelbäume			

Die Fällung von insgesamt 78 Einzelbäumen innerhalb der planfestgestellten Ausgleichsfläche Nr. 2.4 VZB wird im Rahmen der für die planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme Nr. 2.4 vorgesehene Maßnahme innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-62a kompensiert.

II.2.6.2 Kompensationsbedarf

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Neuversiegelung bislang unversiegelten Bodens sowie der Verlust von Biotopen und Einzelgehölzen im vorliegenden Verfahren die Schwelle der Erheblichkeit überschreiten und somit Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen. Die sich ebenfalls aus der Planung ergebende Beeinflussung der weiteren abiotischen Schutzgüter wird angesichts der derzeitigen deutlich vorbelasteten Situation im Plangebiet als unerheblich eingestuft. Zudem werden sich die vorgesehenen Maßnahmen für Natur und Landschaft innerhalb des Plangebiets ebenfalls positiv auf die Schutzgüter Klima und Wasserhaushalt auswirken (multifunktionaler Ausgleich).

Für die Neuversiegelung und den Biotopverlust innerhalb der planfestgestellten Ausgleichsfläche Nr. 2.4 muss Ersatz geleistet werden; die Kompensation erfolgt in direkter Nähe zum

Plangebiet. Da in der Zusammenschau der Auswirkungen der Planung die negativen Folgen einer Neuversiegelung unbelasteten oder nur gering belasteten Bodens nur unwesentliche Ausmaße annehmen und vorwiegend belasteter Boden neu versiegelt wird, wird davon ausgegangen, dass sich angesichts der gleichzeitigen Entsiegelungen unbelasteter Böden und der positiven Auswirkungen der Neustrukturierung des Straßenquerschnitts kein weiteres Kompensationserfordernis aus der Neuversiegelung ergibt.

Durch die Neugestaltung ergibt sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans abgesehen von der planfestgestellten Ausgleichsfläche Nr. 2.4 ein Verlust von vegetationsbestandenen Flächen mittlerer bis geringer Wertigkeit im Umfang von 4.171m². Dem steht die Neuschaffung begrünter Bereiche im Umfang von 2.664 m² innerhalb des Plangebiets gegenüber. Der verbleibende Kompensationsbedarf von 1.507m² wird nicht in Form von Neuanlagen gleichwertiger Biotope innerhalb des Plangebiets geleistet. Die Umgestaltung der Heidestraße hat jedoch insgesamt einen positiven Einfluss auf das Quartier; für das Stadtbild und die Nutzer der Straße wird die Heidestraße deutlich aufgewertet, da sie verschiedene Bereiche für die einzelnen Verkehrsteilnehmer bekommen soll, die von Baumreihen begleitet werden und mit ihrem neuen boulevardartigen Charakter das Rückgrat des neuen Quartiers Heidestraße bildet. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer wird deutlich verbessert. Der geplante Straßenquerschnitt sieht insgesamt 137 Bäume (Hainbuchen mit säulenförmigem Habitus und Resista-Ulmen) im Straßenraum vor. Zudem erfüllen die auf dem Mittelstreifen vorgesehenen Unterpflanzungen mit Sträuchern (u.a. Kartoffelrose, *Rosa rugosa*) wertvolle Biotopfunktionen. Daher ist trotz des Verlustes von 1.508 m² vorwiegend geringwertiger Vegetationsflächen davon auszugehen, dass die Beeinträchtigung nach Durchführung der Planung kompensiert ist.

Der Verlust von Straßenbäumen und nach BaumSchVO geschützten Bäumen in den Erweiterungsbereichen westlich und östlich der Heidestraße erfordert ersatzweise die Neupflanzung von 107 Bäumen. Insgesamt übersteigen die innerhalb des Plangebiets vorgesehenen Pflanzungen von 137 Ulmen und Hainbuchen die erforderliche Summe der Ersatzpflanzungen somit um 30 Bäume. Der Verlust von 78 Bäumen im Bereich der planfestgestellten Maßnahmenfläche Nr. 2.4 VZB wird im Rahmen der hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahme durch Baum- und Strauchpflanzungen kompensiert (vgl. Kap. II.2.6.3.2).

II.2.6.3 Maßnahmen

Nachfolgend werden die im Rahmen der Planung vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung negativer Umweltauswirkungen sowie zur Kompensation der Beeinträchtigung des Naturhaushalts im Plangebiet beschrieben.

II.2.6.3.1 Vermeidung und Minimierung

Zur Vermeidung und Verringerung von Eingriffsfolgen werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

Schutzgut Mensch

Die klare Gliederung des Straßenraumes in Verbindung mit der Schaffung großzügiger Gehwege dient der Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Heidestraße. Die Trennung der verschiedenen Verkehrsfunktionen erhöht zudem die Sicherheit für die einzelnen Verkehrsteilnehmer und fördert die Übersichtlichkeit des Straßenquerschnitts, was zur Unfall-

vermeidung beiträgt. Durch den begrünten Mittelstreifen wird zudem das Überqueren erleichtert und die Barrierewirkung der Straße für Fußgänger sowohl optisch als auch verkehrstechnisch vermindert. Zur Minderung der verkehrlichen Lärmauswirkungen wird der Einbau eines Split-Mastix-Asphalts (SMA 0/5) empfohlen, dessen Belagseigenschaften eine Verringerung des Verkehrslärms von bis zu 2 dB(A) bewirken können.

Für die nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 liegende Wohnbebauung an der Heidestraße bestehen Ansprüche auf passiven Lärmschutz auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (vgl. Kap. II.2.4.1.1). Die auf Grund dieses Gesetzes durchzuführenden Maßnahmen minimieren für die betroffenen Anwohner die Lärmbelastungen durch die Heidestraße.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch die Verpflichtung zur Beachtung der DIN 18920 werden Schäden an Bäumen, Pflanzbeständen und angrenzenden Vegetationsflächen bei Bauarbeiten minimiert. Alle Gehölze, die in unmittelbarer Nähe der Baustelle, der Materiallager und des Baustellenverkehrs stehen, sind besonderen Schutzmaßnahmen zu unterziehen. Direkt angrenzende Vegetationsflächen sind durch einen Bauzaun gegen Befahren und Betreten abzugrenzen. Sämtliche Einzelbäume, die im Rangierbereich der Baufahrzeuge stehen, sind mit einem Stammschutz aus Holz zu versehen. Alle anderen Bäume im Baustellenbereich sind mit Schutzzäunen zu versehen. Äste von Bäumen, die in den Baustellenbereich ragen, sind zu erhalten, tief hängende Äste nach Möglichkeit hochzubinden; die Bindestellen sind abzupolstern. Ist dieses nicht möglich, sind sie nur auf das notwendige Maß und unter Betrachtung des Gesamthabitus des Baumes zurückzunehmen. Gegen mechanische Schäden sind feste Absperrungen in der Größe des Kronenbereiches zu errichten. Wurzelbereiche sind bei Abgrabungen mit einem Wurzelvorhang zu versehen. Ist ein Überfahren der Baumwurzeln nicht zu verhindern, sind sie mit einer mindestens 20 cm dicken Schicht aus für Dränschichten geeigneten Stoffen abzudecken, auf die eine verschiebfeste Auflage z.B. aus Bohlen zu legen ist. Materiallagerungen im Wurzelbereich der Bäume sind nicht gestattet. Während der Bauzeit sind die Bäume regelmäßig zu wässern und sofern erforderlich von Staub zu befreien. Staubaufwirbelnde Bauvorbereitungsarbeiten sind in ausreichendem Abstand von schützenswerter Vegetation durchzuführen.

Straßenbegleitend sowie auf dem begrünten Mittelstreifen erfolgt die Pflanzung naturraumtypischer Gehölze. Es werden im die Bundesstraße betreffenden, planfeststellungsersetzenden Teil des B-Plans 70 Bäume in Baumscheiben und 42 Bäume innerhalb des begrünten Mittelstreifens gepflanzt. Im die Landesstraße betreffenden Abschnitt des Geltungsbereichs werden 25 Bäume in Baumscheiben gepflanzt. Die Verwendung heimischer, standorttypischer Gehölze wirkt sich positiv auf die heimische Fauna aus und bietet Insekten, Vögeln und Säugetieren Brut-, Jagd- und Nahrungshabitate.

Die Spezialnorm des § 44 (5) BNatSchG stellt nur unvermeidbare Zugriffe von den Verboten des § 44 (1) BNatSchG frei. Daher ist sicherzustellen, dass im Fall der Beseitigung von Bäumen oder anderer Vegetation weder Alt- oder Jungvögel oder Gelege zu Schaden kommen, noch ein in den betroffenen Vegetationsbeständen ggf. aktuell ablaufendes Aufzuchtgeschehen erheblich gestört wird. Das Aufzuchtgeschehen ist erst mit Selbständigkeit der

Jungvögel abgeschlossen. Daher erfüllen Vegetationsbestände wie Bäume, Büsche oder Krautfluren auch ungeachtet darin angelegter individueller Nester die Funktion einer Fortpflanzungsstätte i.S. des Zugriffsverbotes § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG, wenn und soweit noch nicht selbständige Jungvögel auf diese als Schutzgehölz angewiesen sind. Daher sind Maßnahmen der Vegetationsbeseitigung grundsätzlich nur außerhalb des Zeitraums der Fortpflanzungsperiode durchzuführen; der zulässige Maßnahmenzeitraum ist auf Anfang September bis Ende Februar zu begrenzen. Kann diese Zeitbeschränkung trotz rechtzeitiger und sorgfältiger Planung nicht eingehalten werden, bedarf es der ökologischen Baubegleitung durch eine nachweislich avifaunistisch fachkundige Person.

Aus Artenschutzgründen sind Beleuchtungseinrichtungen auf das unvermeidbare Maß zu beschränken und insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen zu verwenden. Fernwirkungen sind z.B. durch Abblendkonstruktionen oder asymmetrische Reflektoren zu vermeiden. Um Lockeffekten auf die Fauna (Insekten und Vögel) entgegenzuwirken, sind zur Außenbeleuchtung Lampen zu verwenden, deren Strahlung überwiegend im langwelligen Bereich liegt (Natriumdampf-Lampen).

Schutzgut Boden

Die DIN-Vorschriften 18300 'Erdarbeiten' und 18915 'Bodenarbeiten' (Bodenabtrag und -lagerung) sind zu beachten. Zur Vermeidung von Bodenverdichtung ist der Bodenaushub abseits des Baubetriebes auf Erdmieten zu lagern und nach Baufertigstellung auf den gelockerten Grund aufzubringen. Oberboden ist grundsätzlich getrennt zu lagern, abzudecken und mit besonderer Sorgfalt zu behandeln (kein Befahren, keine Verunreinigung). Es ist dafür zu sorgen, dass die Flächen, welche von Baufahrzeugen befahren werden, befestigt werden. Bodenverdichtungen sind durch das Auslegen von Holzbohlen o.ä. im Bereich des Baustellenverkehrs und der Zufahrten zu minimieren. Die Baumaterial- und Lagerplätze sind nach Möglichkeit auf derzeit schon versiegelten Flächen einzurichten. Baubedingte Bodenbelastungen (z.B. Verdichtungen, Durchmischung von Böden mit Fremdstoffen) sind auf das den Umständen entsprechend notwendige Maß zu beschränken und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu beseitigen (§1 Satz 3 i.V.m. §7 BBodSchG), z.B. durch Bodenlockerungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der natürlichen Bodendurchlässigkeit. Besondere Auflagen für Lagerung und Wiedereinbau bzw. Entsorgung, die sich aus der Vorbelastung von Böden im Geltungsbereich ergeben, sind zu beachten.

Schutzgut Grundwasser

Das verkehrsbedingt belastete Oberflächenwasser der Heidestraße soll ungedrosselt in den Mischwasserkanal unter der Heidestraße eingeleitet werden. Eine Versickerung ist nicht vorgesehen, so dass eine Erhöhung der Belastung unversiegelter Bereiche im Fahrbahnumfeld durch Straßenabwässer ausgeschlossen wird.

Schutzgut Landschaftsbild

Randlich straßenbegleitend sowie auf dem begrünten Mittelstreifen sollen entlang der Heidestraße durchgehende Baumreihen aus einheimischen Gehölzen angelegt werden, die stadt-raumprägend wirken.

Schutzgutübergreifende Maßnahme

Im Zuge der Neuordnung des Straßenraums der Heidestraße findet auf 1.902 m² eine Entsiegelung von Asphaltflächen im Bereich des vegetationsbestandenen Mittelstreifens und auf 762 m² im Bereich der vorgesehenen Baumscheiben (planfeststellungsersetzender Abschnitt) statt. Die Entsiegelung von 2.664 m² bisher versiegelter Fläche wirkt sich positiv auf den Boden und seine Funktionsfähigkeit als Speicher, Puffer und Filter aus, was wiederum dem Wasserhaushalt zugute kommt. Übergangsbereiche für Fußgänger sollen zudem mit luft- und wasserdurchlässigen Bodenbelägen ausgeführt werden, welche als Teilversiegelung anzusehen sind. Auf den entsiegelten bzw. eingeschränkt auch auf den teilversiegelten Flächen kann künftig wieder eine Versickerung des Niederschlagswassers stattfinden, die zur Grundwasserneubildung beiträgt. Gleichzeitig erfüllt die vegetationsbestandene Fläche des neuen Mittelstreifens mikroklimatische Ausgleichsfunktionen, da sie abkühlend und staubbindend wirkt und die im Straßenraum ansonsten eher schlechte Verdunstungsrate verbessert. Der begrünte Mittelstreifen erfüllt auch eine ästhetische Funktion und trägt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum bei. Durch eine entsprechende Gestaltung des Mittelstreifens hinsichtlich Substrat und Vegetation erfüllt er auch Funktionen als neuer Lebensraum für Kleinlebewesen wie z.B. Stechimmen oder andere Insekten, Laufkäfer und Spinnen.

II.2.6.3.2 Ausgleich

Die Überbauung bisher nicht versiegelter Bereiche des Plangebiets wird eine Fällung aller Bäume im Geltungsbereich erforderlich machen. Es ergibt sich also aus der geplanten Neuordnung ein Verlust von Gehölzen (vgl. Tabellen 10 bis 13 in Kap. II.2.6.2)), welcher gemäß BaumSchVO Berlin in jedem Fall ersetzt werden muss. Im Rahmen der Neugestaltung der Heidestraße werden Neupflanzungen von standortgerechten, heimischen Gehölzen vorgesehen, die grundsätzlich anrechenbar auf den Gehölzverlust sind. Der Eingriff in den Baumbestand ist auszugleichen.

Südlicher Abschnitt Bundesstraße

Im die Bundesstraße betreffenden Abschnitt des Geltungsbereichs müssen 56 geschützte Gehölze gefällt werden. Dieser Eingriff muss über Ersatzpflanzungen von 65 Bäumen kompensiert werden. Eine Pflanzung von 112 standortgerechten, heimischen Bäumen (Hainbuchen, Resista-Ulmen) in diesem Abschnitt wird im Bebauungsplan (Blatt 2) festgesetzt, es werden also 47 Bäume mehr gepflanzt als erforderlich. Der Eingriff in den Baumbestand ist somit vollständig ausgeglichen.

Der für die Kompensation der Eingriffe auf der planfestgestellten Ausgleichsfläche Nr. 2.4 VZB vorgesehene Standort ist die im Bebauungsplan 1-62a als öffentliche Grünfläche dargestellte Fläche des zukünftigen Spielplatzes südwestlich der Maßnahmenfläche Nr. 2.4 auf den Flurstücken 223 und 257. Die insgesamt 4.100 m² umfassende zukünftige Spielplatzfläche wird mit Gehölzen eingefasst; die Pflanzflächen im Umfang von insgesamt 1.885 m² werden so angeordnet, dass abwechslungsreiche Spielräume entstehen. Bei der Wahl der in der folgenden Übersicht erläuterten Pflanzenzusammensetzung wurde auf die bereits für die Maßnahme 2.4 beschriebenen Arten zurückgegriffen.

<u>Kategorie</u>	<u>Botanischer Name</u>	<u>Deutscher Name</u>
Bäume		
	Acer platanoides	Spitz-Ahorn
	Aesculus hippocastanum	Roskaskanie
	Betula pendula	Hänge-Birke
	Carpinus betulus	Hainbuche
	Malus ‚Evereste‘	Zierapfel
	Prunus avium	Vogelkirsche
	Tilia cordata	Winterlinde
Sträucher		
	Amelanchier ovalis	Gewöhnliche Felsenbirne
	Buddleja davidii	Sommerflieder
	Cornus mas	Kornelkirsche
	Cornus sanguinea	Roter Hartriegel
	Corylus avellana	Gemeine Hasel
	Ligustrum vulgare	Gemeiner Liguster
	Philadelphus coronarius	Großer Pfeifenstrauch
	Ribes alpinum	Alpen-Johannisbeere
	Ribes nigrum	Schwarze Johannisbeere
	Ribes rubrum	Rote Johannisbeere
	Rosa rugosa	Kartoffelrose
	Rubus idaeus	Himbeere
	Salix caprea ‚Mas‘	Sal-Weide
	Spirea x arguta	Schneespire
	Syringa vulgaris	Gemeiner Flieder
	Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
	Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

Die Gegenüberstellung der verloren gehenden und neuen Maßnahmenfläche zeigt, dass sich der hiesige Eingriff vollständig durch die beschriebene Kompensationsmaßnahme auf den Flurstücken 223 und 257 ausgleichen lässt. Die Mittel für die Kompensationsmaßnahme werden im Rahmen der Bauplanungsunterlagen zur Heidestraße in der Investitionsplanung des Landes Berlin berücksichtigt und zum Zeitpunkt der Ausführung durch das Land Berlin bereitgestellt.

Nördlicher Abschnitt Landesstraße

Im die Landesstraße betreffenden Abschnitt des Geltungsbereichs müssen 23 geschützte Gehölze auf den Erweiterungsflächen gefällt werden, die eine Ersatzpflanzung von 42 Exemplaren erforderlich machen. Der Eingriff in den Baumbestand kann durch die vorgesehenen Neupflanzungen von 25 standortgerechten, heimischen Gehölzen (Hainbuchen, Resistalmen) demnach nicht vollständig innerhalb des nördlichen Abschnitts des Geltungsbereichs kompensiert werden; es verbleibt ein Kompensationsdefizit von 17 Bäumen. Durch die oben erläuterte Pflanzung von insgesamt 112 Bäumen innerhalb des südlichen Abschnitts des Bebauungsplans 1-63, von denen 47 Gehölze nicht als Ersatzpflanzungen zu werten sind, erfolgt jedoch innerhalb des Plangebiets ein vollständiger Ausgleich der Baumfällungen im unmittelbaren Umfeld des Eingriffsortes.

Bei allen Baumpflanzungen innerhalb des Geltungsbereichs ist der Verlauf bestehender unterirdischer Leitungen zu berücksichtigen, ggf. sind Sicherungsmaßnahmen mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen.

II.2.6.4 Zusammenfassende Übersicht über Eingriffsbilanz und Kompensation

Als Ergebnis der Eingriffsbewertung wurden negative Auswirkungen auf Biotope, Lebensraumfunktionen und den Boden festgestellt (vgl. Kap. II.2.4). Die nachfolgende Übersicht zeigt die jeweiligen Auswirkungen im Detail:

▪ Verlust von Vegetationsfläche und damit Verlust entsprechender Lebensraumfunktionen für Pflanzen und Tiere im planfeststellungsersetzenden Abschnitt (Rohbodenstandorte, Ruderalfluren, Zierrasen, Grün- und Freiflächen, Kleingartenanlagen sowie kleinflächige Gehölzbestände und Espen-Vorwald):	5.971 m ²
▪ Verlust von Gehölzen (Pappeln, Götterbäume, Robinien, Eschenahorne, Spitzahorne, Platanen, Birken sowie einzelne Kastanien, Linden, Ulmen und Eichen; Vitalität zumeist eingeschränkt):	164 Stk
▪ Neuversiegelung:	5.971 m ²
▪ Entsiegelung:	2.664 m ²
▪ Entsprechend anrechenbare Neuversiegelung (<i>Neuversiegelung minus Entsiegelung</i>):	3.307 m²

Gleichzeitig sind folgende positive Auswirkungen anzumerken:

- Schaffung neuen Lebensraums für Pflanzen und Tiere im Bereich des Mittelstreifens und der Baumscheiben
- Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes durch Anlage stadtraumprägender Baumreihen mit Strauchunterpflanzung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch Neustrukturierung im Sinne eines boulevardartigen Charakters (klare Gliederung des Straßenraumes in Verbindung mit der Schaffung großzügiger Gehwege)
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenraum durch Funktionstrennung und die Einrichtung von Fußgängerübergängen

Zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen sowie zur Kompensation unvermeidbarer negativer Umweltauswirkungen der vorliegenden Planung werden folgende Maßnahmen beschrieben (vgl. Kap. II.2.6.3):

- Verwendung eines Split-Mastix-Asphalts (SMA 0/5) für die Straße zur Verringerung des Verkehrslärms
- Beachtung der DIN 18920 zur Vermeidung von Schäden an Bäumen, Pflanzbeständen und angrenzenden Vegetationsflächen
- Verwendung naturraumtypischer, standortgerechter Gehölze bei Pflanzmaßnahmen
- Vermeidung nicht durch § 44 (5) BNatSchG freigestellte Zugriffe auf Tiere (hier insbes. Vögel)

- Beschränkung von Beleuchtungseinrichtungen auf das unvermeidliche Maß
- Verwendung insekten- und vogelfreundlicher Leuchtmittel (langwellige Strahlungsbereiche)
- Beachtung der DIN-Vorschriften 18300 'Erdarbeiten' und 18915 'Bodenarbeiten'
- Ausschluss einer zusätzlichen Belastung unversiegelter Bereiche im Fahrbahnumfeld durch Einleitung des verkehrsbedingt belasteten Oberflächenwassers in die Kanalisation
- Ausführung der Übergangsbereiche für Fußgänger mit luft- und wasserdurchlässigen Bodenbelägen
- Pflanzung standortgerechter, heimischer Einzelgehölze (insgesamt 137 Hainbuchen und Resista-Ulmen, im Bereich des Mittelstreifens mit Strauchunterpflanzung)
- Strukturierte Baum- und Strauchpflanzung einschließlich Bodenverbesserung auf der zukünftigen Spielplatzfläche als Ausgleich für die Maßnahmenfläche 2.4

Betrachtet man alle vorgesehenen Änderungen im Plangebiet einschließlich der Maßnahmen, ist abschließend festzustellen, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter letztenendes als nicht erheblich zu werten sind und alle erheblichen Auswirkungen mit Abschluss der Umsetzung des Bebauungsplans als ausgeglichen betrachtet werden können.

II.2.6.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Als Alternative zu einer Trassierung in der Lage der bestehenden B96/Heidestraße wurde eine Verlagerung des Verkehrsweges als B96n an den westlichen Rand des Entwicklungsgebietes parallel zur vorhandenen Bahnlinie diskutiert. In dieser Variante würde die B96n direkt nach Verlassen des Tiergartentunnels im Bereich Minna-Cauer-Straße in einer lang gestreckten Linkskurve hinter der Bestandsbebauung Döberitzer Straße / Heidestraße zur Bahnlinie geführt. In Höhe der Nordhafenbrücke würde die B96n annähernd rechtwinklig nach Osten abknicken und an den Knotenpunkt Heidestraße / Sellerstraße anschließen. Im Ergebnis der Variantenabwägung wurde der Ausbau der vorhandenen Trasse als Vorzugsvariante ausgewählt (vgl. Kap. II.1.3.1). In der Folge wurden drei Varianten der Gestaltung der Heidestraße entwickelt, die sich im Wesentlichen durch die Art der Verkehrsführung unterscheiden. Variante 1 sieht eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation vor, so dass die Hauptströme am KP Heidestraße / Sellerstraße über die Sellerstraße fließen, während sie bei Variante 2 über die Fennstraße geleitet werden und in Variante 3 die Hauptströme möglichst gleich verteilt über die Sellerstraße und die Fennstraße fließen.

Dem vorgesehenen Ausbau der Heidestraße gemäß Variante 3 wird der Vorzug gegenüber anderen Planungsvarianten gegeben (vgl. Kap. II.1.3.1.5). Sie ist mit einer wesentlich geringeren Inanspruchnahme privater Flächen umsetzbar als andere Varianten. Die prognostizierte Verkehrsbelastung in der südlichen und mittleren Heidestraße bringt in allen Varianten eine Erhöhung von etwa 2,5 % mit sich, wobei andere Abschnitte deutlichere Unterschiede aufweisen. Insgesamt wird die Variante 3 als verkehrstechnisch günstigste Lösung bewertet. Die Lärm- und Luftbelastung des Straßenraums und der künftigen Randbebauung bleibt voraussichtlich sehr hoch, von einer nennenswerten Entlastung ist nicht auszugehen. Daher

müssen Lärmschutzmaßnahmen an der künftigen Randbebauung eingeplant werden. Für den Aufenthalt im Straßenraum ist ebenso nicht mit einer Besserung des Lärm- und Luftschadstoffniveaus zu rechnen.

II.2.7 Zusätzliche Angaben

II.2.7.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan 1-63 umfasst folgende Bearbeitungsstufen:

- Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und fachlicher Standards;
- Auswertung vorliegender Fachgutachten zum Plangebiet;
- Auswertung vorliegender Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere des digitalen Umweltatlas Berlin;
- Bestandsaufnahme der Flächennutzung und der Biotopie entsprechend der Beschreibung der Biotoptypen Berlins sowie des Baumbestandes; Bewertung der Bestandssituation;
- Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die Umweltsituation und der durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe.

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergaben sich nicht. Die eingesetzten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Fachgutachten erläutert.

II.2.7.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Ziel des gesetzlich vorgeschriebenen Monitorings ist es, die Prognose des Umweltberichts einer Kontrolle zu unterziehen. Im vorliegenden Fall kann dieser Anforderung dadurch Genüge getan werden, dass die Umsetzung der künftigen, noch nicht abschließend abgestimmten Festsetzungen zum Umweltschutz durch die zuständigen Behörden sichergestellt wird. Bei Sicherstellung der entsprechenden Maßnahmen ist mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrunde liegenden Prognose des zukünftigen Umweltzustandes im Plangebiet nicht zu rechnen, so dass auf ein systematisches Monitoring – mit Ausnahme für den Bereich Luftschadstoffe – verzichtet werden kann.

Das lufthygienische Gutachten zu diesem Bebauungsplan zeigt, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV im Jahr 2025 eingehalten werden. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass es zu einer stetigen Verbesserung der Emissionswerte im Kraftfahrzeugbestand auf Grund technischer Innovationen kommen wird.

Wird die Planung im Bereich der Bebauungspläne 1-62a-c jedoch frühzeitig und umfassend entlang der Heidestraße umgesetzt (Korridorwirkung), ist nicht auszuschließen, dass künftig geltende Grenzwerte zeitweilig überschritten werden; ab etwa 2013 (früheste anzunehmende Fertigstellung von Vorhaben im Bereich der Bebauungspläne 1-62a-c, voraussichtlich später) bei PM 10 bzw. 2015 bei Stickstoffdioxid (voraussichtlich längste Fortgeltung der höheren Grenzwerte für Stickstoffdioxid).

Für diesen Fall und eine begrenzte Zeit (bis zu etwa 10 Jahren: 2015-2025), d.h. bis zum Wirken der technischen Aufwertung des Fahrzeugparks werden u.U. verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des LKW-Verkehrs, Verringe-

zung des Geschwindigkeitsniveaus) zur Einhaltung der Grenzwerte erforderlich, deren Grundlagen im Rahmen des Monitorings der Gebietsentwicklung ermittelt werden müssen.

II.2.7.3 Zusammenfassung

Derzeit handelt es sich bei der Heidestraße um eine innerstädtische Durchfahrtsstraße mit geringer Aufenthaltsqualität. Die verschiedenen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsnutzungen der Fahrstreifen sind baulich nicht voneinander getrennt, eine Bepflanzung mit Straßenbäumen ist nur Abschnittsweise vorhanden und kann ihre die Aufenthaltsqualität verbessernde Wirkung angesichts des vergleichsweise engen Straßenquerschnitts nur eingeschränkt entfalten.

Mit der vorliegenden Bebauungsplanung wird die Umstrukturierung des Straßenquerschnitts der Heidestraße zugunsten einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und der Minderung des Unfallrisikos für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger) durch Verbreiterung und bauliche Trennung der Nutzungen angestrebt. In engem Zusammenhang mit der städtebaulichen Neuordnung des Quartiers Heidestraße (s. angrenzende B-Pläne 1-62a-c, im Verfahren) soll die Heidestraße einen boulevardartigen Charakter ausbilden und in Zukunft als Rückgrat des neuen Stadtquartiers fungieren.

In der Betrachtung der Umweltauswirkungen der Umstrukturierung der Straße ergeben sich für den nördlichen Straßenabschnitt (Landesstraße) aus dem Vergleich des derzeit geltenden und des durch den vorliegenden Bebauungsplan angestrebten Planungsrechts keine Eingriffe in Natur und Landschaft. Im südlichen Geltungsbereich (Bundesstraße) sind Biotopverlust und Neuversiegelung als kompensationsrelevante Eingriffe zu nennen, die jedoch durch Entsiegelungen und die Neuschaffung von Vegetationsflächen gemindert und durch umfangreiche Gehölzneupflanzungen und die Aufwertung des Straßencharakters und somit des Landschaftsbildes im Plangebiet ausgeglichen werden können.

II.3 Wesentlicher Planinhalt

Der Bebauungsplan 1-63 trifft Festsetzungen zum Umbau und zur Erweiterung der Heidestraße. Er soll Straßenverkehrsfläche für die verbreiterte Heidestraße und die verschmälerte Zufahrt zur Nordhafenbrücke festsetzen. Die Anschlüsse an vorhandene und in den Bebauungsplänen 1-62a, b und c vorgesehene Straßen im Umfeld (Blatt 1) werden durch Unterbrechung der Straßenbegrenzungslinien der Heidestraße ausgewiesen.

Er trifft des Weiteren gemäß § 17b Abs. 2 FernStrG im südlichen Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke (einschließlich dieser) Regelungen zur baulichen Einteilung der künftigen Straße (insbesondere Fahrbahnflächen, Mittelstreifen, Gehwege, Parkstreifen) sowie zur Pflanzung von Straßenbäumen (Blatt 2, planfeststellungs-ersetzende Inhalte).

II.4 Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

II.4.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die bestehende Straßenverkehrsfläche der Heidestraße sowie alle Flächen, die für die Verbreiterung der Heidestraße erforderlich sind. Des Weiteren ist die künftig beidseitig verschmälerte Fläche der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke in den Planbereich einbezogen.

Zu den Erweiterungsflächen gehören auch Teilflächen der Vorgärten der Grundstücke Heidestraße 45-55 an der Westseite der Straße nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße.

Eine kleine dreieckförmige Fläche südlich der Perleberger Straße westlich der Heidestraße wird einbezogen, um in diesem Bereich die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbessern. Hier verlaufen zudem Leitungen, die auch künftig im öffentlichen Straßenland verlaufen sollen.

Außerhalb des Geltungsbereichs verbleiben als Bundesfernstraße gewidmete Teilflächen der vorhandenen Heidestraße an der Zufahrt zur Nordhafenbrücke, die künftig nicht mehr für den Straßenkörper benötigt werden und mit dem Bebauungsplan 1-62b (Entwurf im Verfahren) als öffentliche Grünflächen überplant werden.

Der Geltungsbereich schließt im Westen und Osten unmittelbar an die der Bebauungsplan-Entwürfe 1-62a, 1-62b und 1-62c an, die die Planung für die anliegenden Flächen umfassen.

Im Süden überplant der Bebauungsplan geringfügige Teilflächen des festgesetzten Bebauungsplans II-201b. Dies ist erforderlich, um hier Änderungen der Straßenbauplanung zu berücksichtigen.

Der Geltungsbereich schließt ferner im Bereich des bestehenden Abschnitts der Heidestraße südlich der Einmündung der Minna-Cauer-Straße an den des Bebauungsplans II-201c an.

Im Norden schließt der Geltungsbereich unmittelbar an die bestehende Perleberger Straße, im Nordosten an die Nordhafenbrücke bzw. die Sellerstraße an.

II.4.2 Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt öffentliche Straßenverkehrsfläche für die verbreiterte Heidestraße einschließlich des Abzweigs mit der Zufahrt zur Nordhafenbrücke gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Blatt 1 der Planzeichnung fest.

Dabei werden dem Verkehrs- und Gestaltungskonzept (siehe II.1.4) entsprechend von Norden nach Süden vier unterschiedlich breite Abschnitte unterschieden:

Der nördliche Abschnitt der erweiterten Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Perleberger Straße wird mit einer Breite von 28,0 m festgesetzt. In diesem Bereich erfolgt eine Erweiterung der bisherigen Straßenverkehrsfläche überwiegend nur nach

Südwesten hin um ca. 7,8 m. Nach Nordosten hin wird nur eine kleine, bis zu 1,0 m tiefe Teilfläche der dortigen Böschungsoberkante in Anspruch genommen.

Der längste, mittlere Abschnitt vom Bereich nördlich des Grundstücks Heidestraße 45 bis zum Bereich nördlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke wird mit einer Regelbreite von 38,0 m festgesetzt. Die festgesetzte Straßenbreite von 38,0 m bedingt eine Erweiterung der bisherigen Straßenbreite zu beiden Seiten; im Westen, orientiert an der Gebäudekante der Bestandsbauten nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße, um etwa 7,3 m, im Osten um etwa 8 m.

Im Abschnitt vor den Grundstücken Heidestraße 45-55 wird abweichend von der vorgenannten Regelbreite (38 m) die künftige Straßenverkehrsfläche nur mit einer Breite von 34,7 m geplant, da hier Teile der vorhandenen Vorgärten erhalten werden sollen. Die festgesetzte Straßenbreite von 34,7 m bedingt eine Erweiterung der bisherigen Straßenbreite zu beiden Seiten; im Westen um 4,28 m, im Osten um etwa 8,0 m.

Im Südbereich zwischen den Einmündungen der Döberitzer Straße und der Minna-Cauer-Straße wird Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 34,50 m festgesetzt. Auch in diesem Bereich erfolgt eine Erweiterung der bisherigen Straßenverkehrsfläche zu beiden Seiten. Nach Westen hin um etwa 3,7 bis 6,6 m und nach Osten hin um etwa 4,3 m.

Der Abzweig der Heidestraße zur Nordhafenbrücke wird mit einer Breite von bis zu 23,45 m festgesetzt. Dies bedeutet eine unregelmäßig breite Verringerung gegenüber der bisherigen Straßenverkehrsfläche.

Die verbreiterte Straßenverkehrsfläche wird in der Planzeichnung, Blatt 1, festgesetzt und gegenüber anderen Nutzungen sowie künftigen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (geplante Festsetzung in den Bebauungsplänen 1-62a und 1-62b) durch Straßenbegrenzungslinien abgegrenzt. Dort wo vorhandene oder künftige Straßenverkehrsflächen einmünden (geplante Festsetzung in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c), wird die Straßenbegrenzungslinie entsprechend unterbrochen.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 1 wird bestimmt, dass die Einteilung der Straßenverkehrsfläche in dem Bereich, für den keine planfeststellungsersetzenden Festsetzungen (siehe Blatt 2) getroffen werden (Fläche ABCDEFGHIJKLMNOA), d.h. für die erweiterte Heidestraße zwischen Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Perleberger Straße, nicht Gegenstand der Festsetzung ist. Damit wird klargestellt, dass in der Planunterlage erkennbare Straßenprofilinien keine Festsetzungen sind.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 2 wird bestimmt, dass die im Bebauungsplan II-201c festgesetzte Straßenbegrenzungslinie zwischen den Punkten P und Q aufgehoben wird. Diese Klarstellung ist erforderlich, da auch östlich der Strecke PQ eine geringfügige Erweiterung der Verkehrsfläche geplant wird, um die Gehsteige der nördlich dieses Bereichs erweiterten Heidestraße mit denen der bestehenden Heidestraße südlich der Kreuzung mit der

Minna-Cauer-Straße zu verbinden und um vor dem dortigen Fußgängerübergang ausreichende Bewegungsflächen für Fußgänger zu schaffen.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 3 wird bestimmt, dass alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 Baugesetzbuch bezeichneten Art enthalten, außer Kraft treten. Damit werden insbesondere noch gültige förmliche festgestellte bzw. „Auf allerhöchste Cabinets-Order“ (A.C.O.) erlassene Fluchtlinien und Ausweisungen des Baunutzungsplans durch neue Festsetzungen ersetzt.

Die durch die Planzeichnung festgesetzte Breite der Straße ist für die verkehrliche Funktionsfähigkeit erforderlich. Sie bietet Flächen für die Anordnung von durchgängig vier Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr sowie die nötigen Abbiegespuren. Sie bietet ferner die erforderlichen Flächen für die Anordnung durchgängiger Fahrradstreifen bzw. Fahrradangebotsstreifen (siehe II.1.3.3).

Darüber hinaus bietet die festgesetzte Breite der künftigen Heidestraße die erforderliche Fläche für ein Funktionieren des Fußgängerverkehrs sowie eine durchgreifende gestalterische Aufwertung. Die Heidestraße soll künftig nicht nur verkehrlich funktionieren, sondern als angebaute Stadtstraße eines wichtigen Neuordnungs- und Entwicklungsbereichs der Berliner Innenstadt auch als stadtstrukturelles und Stadtbild prägendes Rückgrat entwickelt werden. Auch hierzu ist ein Neubau mit Flächenerweiterungen, verbunden mit einer umfassenden Neugestaltung des Straßenquerschnitts, erforderlich.

Die Trennung der Richtungsfahrbahnen, die Anlage begrünter Mittelstreifen, die Pflanzung von zwei oder drei durchgängigen Baumreihen sowie die Ordnung des ruhenden Verkehrs bewirken gegenüber dem jetzigen Ausbauzustand der Heidestraße eine wesentliche stadtgestalterische Verbesserung. Hinzu kommt eine dann nach Art, Alter und Anordnung einheitliche Pflanzung von Straßenbäumen sowie die Verwendung neuer, einheitlicher Straßenbaumaterialien und Straßenleuchten als wichtige Elemente der Straßengestaltung.

Die Anlage ausreichend breiter Gehwegflächen dient der Funktion, Sicherheit und Bequemlichkeit des Fußgängerverkehrs, die der geplanten Funktion der Heidestraße als Orientierungs-, Identifikations-, Einkaufs- und Versorgungsachse des künftigen Quartiers entspricht. Aufgrund der Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstraße und der zusätzlichen Kfz-Verkehrsbelastungen, die sich aus der städtebaulichen Entwicklung der anliegenden Flächen ergeben, werden die geplanten Gehwegflächen in Bezug auf die prognostizierte Lärm- und Abgasbelastung eine nur eingeschränkte Aufenthaltsqualität aufweisen (im Einzelnen vgl. Umweltbericht II.2.4.1.1 und II.2.4.1.2).

Die Anlage eines Mittelstreifens bewirkt zudem eine wesentliche funktionale Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit insgesamt sowie die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, die der Vernetzung der Quartiersteile beiderseits der Heidestraße dienen und insofern ganz wesentlich der Trennwirkung der erheblichen Mengen motorisierten Verkehrs entgegenwirken.

Im Bereich der Verbindung mit der Nordhafenbrücke bedeutet eine Bündelung der Fahrspuren in der Straßenmitte gegenüber der jetzt vorhandenen Gestaltung der Einmündung mit sogenannten freien Abbiegespuren einen geringeren Flächenanspruch. D.h. auch der Rückbau des Flächen greifend und allein verkehrsfunktional gestalteten Knotens mit der Selberstraße / Nordhafenbrücke bewirkt eine gestalterische Aufwertung des Einmündungsbereichs.

Auch diese straßengestalterischen und damit auch für das Stadtbild und die städtebauliche Neuordnung des Gebiets wesentlichen Planungsziele können – mit Ausnahme der Neugestaltung der Zufahrt zur Nordhafenbrücke – nur durch eine Erweiterung des Straßenraums und durch eine Inanspruchnahme überwiegend privater Grundstücksflächen umgesetzt werden. Der Eingriff in das Eigentum an angrenzenden Flächen ergibt sich aufgrund der festgesetzten Straßenverkehrsfläche wie folgt:

Gemarkung Tiergarten, Flur 43, **westlich** der Heidestraße

Haus- bzw. Grundstücksnummer, Heidestraße...	Flurstück:	Fläche in m²
23	87	163
25	207	1.855
	208	304
	209	35
35-39	223	2.595
31	22/1	109
32	24/1	110
33	26/1	144
34	28/1	161
41,42,43	20/1	515
44	36/1	127
45	38/1	72
46-52	49/1	520
53	55	53
53a	57	54
54	59	87
55	62/1	217
58	218	106
	219	19
61	260	205
	Summe	7.451

Gemarkung Tiergarten, Flur 43, **östlich** der HeidestraßeHaus- bzw. Grund-
stücksnummer,
Heidestraße...

	Flurstück:	Fläche in m ²
	82/8	22
	276	6
	277	133
	275	18
14, 16, 17, 18,		
19, 19A, 20	204	5.908
	205	425
	Summe	6.512
	Insgesamt	13.963

Dabei sind die Eigentümer mit sehr unterschiedlichen Flächenanteilen betroffen:

Eigentümer	Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flur- stück	Fläche in m²
Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien und CA Immo Deutschland GmbH (vormals Vivico)	207	1.855
	208	304
	209	35
	260	205
	276	6
	277	133
	275	18
	204	5.908
	gesamt	8.464
Bahn AG	223	2.595
	22/1	109
	24/1	110
	26/1	144
	28/1	161
	20/1	515
	36/1	127
	205	425
	gesamt	4.186
Land Berlin	87	163
	82/8	22
	219	19
	218	106
gesamt		310
Privat 1	49/1	520
Bundeseisenbahnvermögen	38/1	72
	55	53
	57	54
	62/1	217
gesamt		396
Privat 2	59	87
insgesamt		13.963

In Abwägung mit den öffentlichen, verkehrlichen, gestalterischen und städtebaulichen Belangen wird durch die Festsetzung der Vorrang gegenüber den Belangen der Eigentümer eingeräumt, die über ihre an die Heidestraße angrenzenden Grundstücksstreifen nicht mehr verfügen können.

Dabei wird auch berücksichtigt, dass der überwiegende Teil der beanspruchten Erweiterungsflächen zwei Eigentümern gehört, die als Vorhabenträger in enger Abstimmung mit

dem Land Berlin die städtebauliche Neuordnung des Bereichs um die Heidestraße betreiben und somit nicht allein die Belastung der abzutreten Grundstücksteile zu tragen haben, sondern auch von der Aufwertung des Gesamtbereichs (Bebauungspläne 1-62a, b und c) einschließlich der Neugestaltung der Heidestraße profitieren. Diese Eigentümer haben sich vertraglich durch eine Rahmenvereinbarung mit dem Land Berlin zur Entwicklung des Bereichs Heidestraße / Europacity und zur Abtretung der o.g. Flächen sowie zur anteiligen Kostentragung für die Errichtung der Heidestraße verpflichtet.

Durch die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche wird auf den Grundstücken Heidestraße 45, 53, 53a, 54 und 55 mit traditionellen Blockrandbauten sowie auf dem Grundstück Heidestraße 46-52 mit einem Gewerbehof, der in Teilabschnitten begrünte Vorgartenbereich teilweise für künftige Straßenverkehrsflächen in Anspruch genommen. Der insgesamt 7,53 m tiefe Vorgartenbereich wird um 4,28 m auf eine Tiefe von 3,25 m verringert. Damit wird die vollständige Inanspruchnahme der privaten Vorgartenbereiche, die weiterhin genutzt und gestaltet werden können, vermieden. Ein Erkervorbau im Erdgeschoss des Wohngebäudes Heidestraße 34 kann erhalten werden. Auch das Heranrücken des Gehwegs an Erdgeschosswohnungen ohne die Distanz schaffende Wirkung von Vorgärten wird mit der Festsetzung in diesem Umfang vermieden.

Durch den Verzicht auf einen Parkstreifen und eine Reduzierung der Gehwegbreite auf 5,9 m auf der Westseite der Straße in diesem Abschnitt kann das für den übrigen Mittelteil der Heidestraße geplante Profil auch hier in wesentlichen Elementen und ohne sichtbaren Versatz umgesetzt werden.

Es wird ein angemessener Ausgleich zwischen privaten Belangen nach uneingeschränkter Verfügung und den öffentlichen Belangen einer funktionsfähigen und stadtgestalterisch aufgewerteten Straße gefunden. Die betroffenen Eigentümer wurden vorab an der Planung beteiligt; und haben im Rahmen der laufenden Grundstücksverhandlungen ihr Einvernehmen in Aussicht gestellt.

Die übrigen von der Verbreiterung der Verkehrsfläche betroffenen Grundstücksflächen stehen im Eigentum der Grundstückseigentümer, die im Einvernehmen mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gesamtgebiets betreiben und hierzu entsprechende vertragliche Bindungen eingegangen sind oder eingehen werden (insb. Rahmenvereinbarung). Diese Eigentümer haben sich vertraglich verpflichtet, die o.g. Flächen für die Errichtung der Heidestraße abzutreten und werden die Flächen im Rahmen der üblichen Vermietungstätigkeit rechtzeitig freimachen.

Die festgesetzte Straßenverkehrsfläche überlagert im Bereich südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke auch eine die Straße unterirdisch querende Regenwasserleitung, die von Westen (Flurstück 223, Flur 43, Gemarkung Tiergarten) kommend die Heidestraße unterquert sowie Teile einer unterirdischen Verteilungsanlage östlich der bestehenden Heidestraße, die Niederschlagswässer der Bahnanlagen zum östlich liegenden Regenrückhaltebecken leiten. Diese auch künftig betriebsnotwendigen Bahnanlagen werden in der Straßenplanung berücksichtigt und sollen lediglich überbaut werden.

II.4.3 Sonstige Festsetzungen

Durch die textliche Festsetzung Nr. 4 wird bestimmt, dass die innerhalb der Fläche RSTUR festgesetzte Nutzung dieser Fläche als Straßenverkehrsfläche bis zum Zeitpunkt der Unwirksamkeit der derzeit gültigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellung (Änderung der bisherigen Planfeststellung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich) unzulässig ist. Diese aufschiebende Bedingung auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 BauGB ist erforderlich, da diese Flächen (Teilflächen der Flurstücke 218 und 260, Flur 43, Gemarkung Tiergarten) bislang noch der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich unterliegen. Für den Fall, dass ein anhängiges Verfahren zur Änderung dieser Planung (Verlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) bis zur Wirksamkeit des Bebauungsplan 1-63 noch nicht abgeschlossen ist, darf die Planung (Umbau der Heidestraße) auf der betreffenden Teilfläche zunächst nicht umgesetzt werden.

II.4.4 Ergänzende planfeststellungsersetzende Festsetzungen für den Bereich der Bundesstraße B 96

Beim geplanten Umbau der Heidestraße handelt es sich im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke um die wesentliche Änderung einer vorhandenen Bundesfernstraße, der Bundesstraße B 96. Der Umfang der planfeststellungsersetzenden Inhalte in Blatt 2 der Planzeichnung erstreckt sich neben der Festlegung der flächenmäßigen Ausdehnung der Planfeststellungsersetzung auf die bauliche Ausgestaltung der Straßenverkehrsfläche. Verbindlich festgesetzt werden (siehe hierzu auch Abschnitt II.1.4):

- die Abgrenzung der Fahrbahnflächen einschließlich der Flächen für Radstreifen und der Aufstellflächen für Abbiegeverkehre sowie der Anschlussflächen an Fahrbahnen in übrigen Straßen,
- die Abgrenzung der Mittelstreifen und die Funktion von Teilflächen innerhalb der Mittelstreifen (Pflanzflächen, Fußgängerfurten, Radfahrerfurten, Mittelinseln)
- die Abgrenzung der Parkstreifen,
- die Abgrenzung der Gehwegflächen,
- die Abgrenzung von Baumscheiben,
- die Fällung von Bäumen,
- die Pflanzung von Bäumen in den Gehweg- und Mittelstreifenbereichen.

II.4.4.1.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der planfeststellungsersetzenden Inhalte erstreckt sich auf den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und die Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke, die Flächen zum Anschluss an die nördliche Heidestraße (Ende der Ausrundung der künftigen Einmündung) sowie die verschmälerte Zufahrt zur Nordhafenbrücke.

Damit wird der Verlauf der Bundesstraße B 96 im Plangebiet erfasst und die erforderlichen Regelungen zur künftigen Fläche der Bundesstrasse werden sachgerecht getroffen. Der Geltungsbereich ergibt sich im Einzelnen aus der Planzeichnung, Blatt 2, dem dort als Gel-

tungsbereich der planfeststellungsersetzenden Inhalte festgesetzten Bereich und den dort farbig, d.h. nicht nur schwarz/weiß, angelegten Flächen.

Durch die planfeststellungsersetzenden Regelungen zur Bundesstraße B 96 wird die Fläche der bestehenden Bundesstraße wie folgt verändert:

- 22.362 m² bisheriger (Bundes-)Straßenfläche werden weiterhin als Bundesstraße festgesetzt,
- 12.266 m² bisheriger Bauflächen werden erstmalig als Bundesstraße festgesetzt,
- 143 m² bisheriger (Landes-)Straßenfläche (Döberitzer Straße) werden erstmalig als Bundesstraße festgesetzt,
- 1.435 m² bisheriger (Bundes-)Straßenfläche werden nicht mehr als Bundesstraße festgesetzt; sie werden künftig entweder als Teil der Landesstraße im nördlichen Abschnitt der Heidestraße genutzt (626 m², Abstufung) oder durch den Bebauungsplan 1-62b als öffentliche Grünfläche überplant (395 + 414 = 809 m², Einziehung). Diese Flächen werden nach den Regelungen des Fernstraßengesetzes entwidmet. Die Planung der künftigen Grünflächen wird daher im Bebauungsplan 1-62b unter dem Vorbehalt getroffen werden, dass eine Entwidmung als Bundesstraße im Vorfeld erfolgt ist.

II.4.4.1.2 Abgrenzung der Fahrbahnflächen

Die Lage und Breite der künftigen Fahrbahnflächen ergibt sich aufgrund der Verkehrs- und Sicherheitsanforderungen des motorisierten Verkehrs sowie des Radverkehrs.

Für den motorisierten Verkehr werden im Zuge der Heidestraße durchgängig je Richtung ein Fahrstreifen mit 3,25 m Breite und ein Fahrstreifen mit 3,0 m Breite geplant. Hinzu kommen Abbiegestreifen mit 2,75 m Breite an den Kreuzungen im mittleren Abschnitt der künftigen Heidestraße sowie Abbiegestreifen mit 3,0 m Breite als Zufahrt zur Nordhafenbrücke, zur Döberitzer Straße und zur südlichen Heidestraße. Hinzu kommen Radstreifen auf Fahrbahnniveau mit 2,0 m Breite oder mit 2,35 m Breite, wenn diese entlang von Parkstreifen führen. Um diese Anlagen zu ermöglichen, werden im Zuge der Heidestraße Fahrbahnflächen mit einer Breite zwischen 8,25 und 11,25 m Breite festgesetzt. Hinzu kommen die Anschlussflächen an Fahrbahnen in übrigen Straßen sowie die Verbindungsflächen in Kreuzungsbereichen.

Gemäß § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz ist in Bezug auf die vorgenannten Änderungen der Bundesstraße B 96, insbesondere die Verlegung der Fahrbahnen, sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, die dem Stand der Technik nach vermeidbar sind. Maßstab für die Prüfung, ob eine Änderung wesentlich ist und ob die Grenzwerte, die den Stand der Technik darstellen, eingehalten werden, ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

Die überwiegenden Teile der Randbereiche der künftigen Heidestraße sind gewerblich genutzt und auch planungsrechtlich als solche einzustufen. Es sind nach Umsetzung der Straßenerweiterung überwiegend noch Lagergebäude und zugehörige Lagerflächen beiderseits der Straße vorhanden, die keine Arbeitsstätten zum dauernden Aufenthalt umfassen. Die

Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen konzentriert sich daher auf die gewerblich und gemischt genutzten Bestandsgebäude westlich der Heidestraße und nördlich der Döberitzer Straße.

Eine gutachterliche Prüfung der Planungen des Bebauungsplans (Schalltechnische Untersuchung zur Entwurfsplanung Heidestraße, in: Entwurfsplanung Heidestraße, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stand 30.4.2012, korrigiert Juni 2012) hat ergeben, dass der Ausbau der Heidestraße als erheblicher baulicher Eingriff gemäß 16. BImSchV und damit als wesentliche Änderung einzustufen ist. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden entlang der Heidestraße an den straßenzugewandten Fassaden der Gebäude Heidestraße 45, 46-52, 53, 53A, 54, 55 und der Döberitzer Straße 1 erreicht und überschritten. An sieben Gebäuden und drei Außenwohnbereichen werden die Prüfkriterien der 16. BImSchV erfüllt und somit ein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst. Da der Grenzwert von 70 dB(A) im Erdgeschoss des Gebäudes Heidestraße 46-52 und im fünften Geschoss des Gebäudes Heidestraße 55 nicht erreicht wird, beschränkt sich dort der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auf den Nachtzeitraum.

Da sogenannte aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle oder -mauern im bestandsgeprägten Stadtbereich nicht in Frage kommen, müssen Maßnahmen der Lärmvorsorge durch den Einbau von Lärmschutzfenstern, ergänzt durch Lüfter, für den Aufenthalt bei geschlossenen Fenstern, in den o.g. Gebäuden erfolgen. Dies ist bauseits möglich und stellt die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sicher. Der Kostenersatz wird den betroffenen Eigentümern mit Wirksamkeit des Bebauungsplans formell zugesichert. Der genaue Umfang der Maßnahmen und des Kostenersatzes wird dann zu einem späteren Zeitpunkt mit Umsetzung der Maßnahme auf der Grundlage der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes ermittelt.

Damit werden die durch den geplanten Straßenumbau ausgelösten Erfordernisse der Lärmvorsorge insgesamt gesichert und es wird ein angemessener Ausgleich zwischen den Belangen der Öffentlichkeit nach Aus- und Umbau der Straße und den Eigentümern und Betroffenen auf Lärmschutz hergestellt

II.4.4.1.3 Abgrenzung der Mittelstreifen und die Funktion von Teilflächen innerhalb der Mittelstreifen

Im mittleren Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen Döberitzer Straße und Zufahrt zur Nordhafenbrücke wird ein Mittelstreifen mit 2,5 bis 3,0 m Breite festgesetzt. Er wird im Einmündungsbereich mit der Zufahrt zur Nordhafenbrücke sowie in zwei weiteren Bereichen für die Anlage von Kreuzungen unterbrochen.

Der Mittelstreifen dient als Pflanzstreifen der mittleren Baumreihe und nimmt im Bereich von Querungen befestigte Fußgänger- und Radfahrerfurten auf. Er wird ansonsten als Pflanzfläche und an den Kreuzungsbereichen als Pflasterfläche angelegt.

Der Mittelstreifen dient der Trennung der Richtungsfahrbahnen und als Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer beim Queren der Fahrbahnen. Er ist insofern ein wichtiges Ele-

ment der Verkehrssicherheit. Er dient darüber hinaus als gliederndes Element innerhalb der ansonsten breiten Fahrbahnflächen und als Pflanzfläche. Er ist insofern auch ein wichtiges Element der Straßengestalt.

Eine Breite des Mittelstreifens von mindestens 2,5 m ist erforderlich, um ein sicheres Aufstellen von Fußgängern und Radfahrern zu ermöglichen. Eine Breite von mindestens 3,0 m ist erforderlich, um Bäume zu pflanzen. Auch diese Breite erfordert im Mittelstreifen bereits erhöhte Anforderungen an die Pflanzung und Unterhaltung von Straßenbäumen.

II.4.4.1.4 Abgrenzung der Parkstreifen

Für den ruhenden Kfz-Verkehr werden seitlich parallel zur den Fahrbahnen in Teilbereichen Parkstreifen festgesetzt, die durch Baumscheiben gegliedert sind. Sie sind mit einer Breite von 2,2 m vorgesehen, damit auch Lieferfahrzeuge hier halten können, ohne den fließenden Verkehr zu behindern.

II.4.4.1.5 Abgrenzung der Gehwegflächen, Gehwegüberfahrten

Im Zuge der künftigen Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke werden im Regelprofil Gehwegflächen mit 6,7 m Breite festgesetzt, gerechnet zwischen Fahrbahnrand und Straßenbegrenzungslinie, d.h. einschließlich der Unter- und Oberstreifen sowie einschließlich der Breite von Baumscheiben. In den Kreuzungsbereichen, vor einer Platzfläche gegenüber der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und vor einer Platzfläche südlich der Döberitzer Straße werden die Gehwege wegen des Wegfalls der Baumstreifen breiter festgesetzt; ebenso im Bereich vorgesehener Bushaltestellen aufgrund des Wegfalls des Parkstreifens. Wegen einer erforderlichen Abbiegespur reduziert sich die Gehwegbreite im Bereich südöstlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke auf 6,25 m; dies ist aber zumutbar, da hier östlich eine öffentliche Grünflächen anschließen wird.

Vor den Grundstücken Heidestraße 45 bis 55 an der Westseite der Heidestraße nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße wird der Gehweg mit einer gegenüber dem Normalprofil verringerten Breite von 6,0 / 5,9 / 5,85 / 5,0 m geplant (von Norden nach Süden abnehmende Breiten wegen des nicht-parallelen und teils unregelmäßigen Verlaufs der künftigen Vorgartengrenzen parallel zur historischen Bebauung). Dies ist wegen des teilweisen Erhalts dort vorhandener Vorgartenflächen in Abwägung mit den Belangen der Eigentümer angrenzender Grundstücke erforderlich. Auch mit der geplanten Einordnung von Baumscheiben, ausgenommen davon ist der Eckbereich Döberitzer Straße, bleiben die funktionalen Ansprüche des Fußgängerverkehrs gewährleistet. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in diesem Abschnitt Vorgärten bestehen bleiben, so dass Fußgänger hier auf den geplanten Gehwegen nicht unmittelbar an Gebäudefassaden entlang gehen.

Die in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne 1-62a und 1-62b geplanten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dienen in Teilbereichen auch der Erschließung der anliegenden Baufelder. Zum Anschluss dieser Flächen an die festgesetzten Fahrbahnflächen der Heidestraße werden auch Gehwegüberfahrten festgesetzt. Ferner werden die Gehwegüberfahrten festgesetzt, die als Anschluss vorhandener Grundstückszufahrten erforderlich sind.

Darüber hinaus sollen weitere Grundstückszufahrten in der Regel nicht zugelassen werden, sondern die an der Heidestraße anliegenden Grundstücke von den in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c geplanten Planstraßen aus seitlich und rückwärtig erfolgen. Sollte im Einzelfall eine weitere Zufahrt erforderlich werden, muss sie in gesonderten Verfahren zugelassen werden.

II.4.4.1.6 Fällung und Pflanzung von Bäumen

Die vorhandenen Straßenbäume sowie Bäume auf Baugrundstücken beiderseits der bisherigen Straße sind in das geplante Profil der künftigen Heidestraße vom Standort her nicht integrierbar. Sie sind zudem in Bezug auf Baumart, Größe, Alter und Vitalitätszustand sehr unterschiedlich. Es wird daher die Fällung der vorhandenen Straßen- und sonstigen Bäume festgesetzt.

Im Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke werden insgesamt 112 Bäume, Hochstamm, Stammumfang mindestens 20 cm, zur Pflanzung festgesetzt.

Durch die Festsetzung von Baumpflanzungen wird ein auf weiten Strecken der Heidestraße in Bezug auf Baumart, Qualität, Größe und Anordnung einheitliches, alleeartiges Straßenbild vorbereitet und so ein wichtiger straßengestalterischer und städtebaulicher Teilaspekt gesichert. Diesem Belang wird in der Abwägung gegenüber dem Erhalt der vorhandenen Bäume, darunter die Straßenbäume, der Vorrang eingeräumt. Der durch die Baumfällungen verursachte Eingriff in Natur und Landschaft wird durch die festgesetzten Neupflanzungen vollständig kompensiert (Im Einzelnen siehe Umweltbericht II.2.6.1.3)

II.4.4.2 Empfehlungen

II.4.4.2.1 Bundesstraße

Ergänzend zu den vorgenannten planfeststellungsersetzenden Festsetzungen zur baulichen Herstellung der Heidestraße in ihrem südlichen Abschnitt als Bundesstraße werden die in Aussicht genommenen und zur Funktion der Straße erforderlichen Markierungen, hier vor allem Fahrstreifen, Richtungspfeile, Sperrflächen, Haltelinien, Fußgängerüberwege, Fahrradstreifen und Flächen für Bushaltestellen in der Fahrbahn, sowie Leuchtenstandorte als Empfehlung in der Planzeichnung, Blatt 2, mit dargestellt. Diese Darstellungen dienen dem Planverständnis; Markierungen werden später wie andere straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, etwa die Anordnung der Beschilderung, in einem gesonderten Verfahren festgelegt, Leuchtenstandorte werden auf der Grundlage von lichttechnischen Berechnungen bestimmt

II.4.4.2.2 Landesstraße

Beim geplanten Umbau der Heidestraße handelt es sich im nördlichen Abschnitt zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Perleberger Straße um die Änderung einer vorhandenen Landesstraße II. Ordnung, für die der Bebauungsplan keine planfeststellungsersetzenden Regelungen, d.h. Regelungen zur Einteilung der Straßenverkehrsfläche trifft.

Hier werden sowohl die vorgesehenen baulichen Anlagen der künftigen Straßenverkehrsflächen, als auch die in Aussicht genommenen Markierungen (straßenverkehrsbehördliche Anordnungen) sowie Leuchten lediglich als Empfehlung in der Planzeichnung, Blatt 2, mit dargestellt. Dies dient dem Planverständnis und verdeutlicht die funktionale Einheit dieses Straßenabschnitts mit dem südlich angrenzenden Abschnitt der Heidestraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße.

II.4.5 Nachrichtliche Übernahmen

II.4.5.1 Eisenbahnrechtliche Planfeststellung

Nachrichtlich übernommen werden die unterirdische Trasse einer Leitung für Niederschlagswasser, die von den westlich des ehemaligen Containerbahnhofes gelegenen Bahnanlagen über diesen zum östlich der Heidestraße gelegenen Rückhaltebecken führt, sowie unterirdischen Verteilungsanlagen östlich der bestehenden Heidestraße im Zuge der genannten Regenwasserleitung.

Betroffen sind die Flurstücke 223 (ehem. Bahnanlagen, bislang westlich der Heidestraße) und 252 (bestehende Heidestraße) sowie Teilflächen der Flurstücke 275 und 204 (alle Flur 43, Gemarkung Tiergarten), bislang östlich der bestehenden Heidestraße.

Damit werden die Flächen im Geltungsbereich, die als planfestgestellte unterirdische Bahnanlagen gelten (Teilflächen der Flurstücke 223, 252, 275) nachrichtlich übernommen, ebenso funktional unmittelbar verbundene unterirdische Anlagenteile (Flurstück 204) ohne Planfeststellung.

III. AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

III.1 Verkehrliche Auswirkungen

Die Umgestaltung der Heidestraße im Geltungsbereich bleibt weitgehend ohne besondere verkehrliche Auswirkungen. Schon bislang ist die Straße mit vier Streifen befahrbar. Ohne eine Entwicklung der angrenzenden Fläche gemäß den Festsetzungen der Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c würde ihre Verkehrsbelastung aufgrund genereller Trends in der Verkehrsentwicklung bis 2025 deutlich abnehmen und somit auch die anschließenden Straßenräume weniger belasten (siehe II.1.3.2.2).

Analog gilt dies auch für die Belastung der Umgebung mit Lärm und Luftschadstoffen. (Zu den Umweltauswirkungen siehe im Einzelnen II.2)

Eine Zunahme des motorisierten Verkehrs und der damit verbundenen Umweltauswirkungen wird hingegen aufgrund der geplanten städtebaulichen Entwicklung in den Bereichen der Bebauungspläne 1-62a, 1-62b und 1-62c prognostiziert (siehe II.1.3.2.3), ohne dass dies Auswirkungen des Bebauungsplans 1-63 sind.

III.2 Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen

Die geplante Inanspruchnahme von Grundstücksflächen für die Erweiterung der Heidestraße hat unterschiedlich weit reichende Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen:

Auf dem Grundstück Heidestraße 25 (westlich der nördlichen Heidestraße) befinden sich im Erweiterungsbereich der Heidestraße Flächen und Gebäude eines Großhandelsbetriebs für Baustoffe. Diese Nutzung kann in den vorhandenen Gebäuden nicht fortgeführt werden, da diese sich auf künftigem Straßenland befinden.

Darüber hinaus sind gewerblich genutzte oder gewerblich nutzbare Freiflächen des ehemaligen Containerbahnhofs westlich der mittleren Heidestraße von der geplanten Straßenerweiterung betroffen. Hier würde die Inanspruchnahme von Flächen zwar die nutzbare Freifläche verringern, nicht aber die gewerbliche Nutzung an sich, da Gebäude nicht tangiert und weitere umfangreiche Freiflächen und Erschließungsoptionen verfügbar sind.

Auf den Grundstücken Heidestraße 14, 16, 17, 18, 19 und 19a (östlich der mittleren Heidestraße) sind gewerbliche Nutzungen auf Flächen und in Gebäuden vorhanden, die im Erweiterungsbereich der Heidestraße liegen und insofern nicht fortgeführt werden können. Darüber hinaus sind in diesem Bereich östlich der Straße, weiter zurückgesetzt und damit außerhalb der in Anspruch zu nehmenden Flächen, gewerblich genutzte Lagerschuppen der ehemaligen Bahnnutzungen vorhanden, die zwar Frei- und Erschließungsflächen einbüßen, wegen umfangreicher übriger Frei- und Erschließungsflächen aber voraussichtlich auch weiterhin uneingeschränkt genutzt werden können.

Die genannten Flächen stehen im Eigentum der Grundstückseigentümer, die im Einvernehmen mit dem Land Berlin die Entwicklung des Gesamtgebiets betreiben und hierzu entsprechende vertragliche Bindungen eingegangen sind oder eingehend werden (insb. Rahmenvereinbarung). Diese Eigentümer haben sich vertraglich verpflichtet, die o.g. Flächen für die Errichtung der Heidestraße abzutreten und werden die Flächen im Rahmen der üblichen Vermietungstätigkeit rechtzeitig freimachen. Maßnahmen gemäß §§ 180ff BauGB (Sozialplan) werden insofern nicht erforderlich.

Auf den Grundstücken Heidestraße 45 bis 55 (westlich der mittleren Heidestraße) sind von der Straßenerweiterung nicht überbaubare Grundstücksflächen (Vorgärten) betroffen, die nur in verringerter Tiefe (3,25 m) weiterhin genutzt werden können. Mit den betroffenen Eigentümern wurde über den Ankauf der erforderlichen Flächen verhandelt und sie haben den Verkauf in Aussicht gestellt. Die Hauptnutzung der anliegenden Grundstücke wird nicht beeinträchtigt.

Eine kleinere Teilfläche des Flurstücks 87 südlich der Perleberger Straße, westlich der Heidestraße, die für die Straßenerweiterung in Anspruch genommen wird, liegt brach.

Eine kleinere Teilfläche des Flurstücks 82/8 südlich der Perleberger Straße, östlich der Heidestraße, die für die Straßenerweiterung in Anspruch genommen wird, ist Teil der Böschungsoberkante innerhalb der angrenzenden öffentlichen Grünfläche. Die bestehende Grünflächennutzung wird nicht eingeschränkt, die Grünfläche wird durch die Reduzierung der Straßenverkehrsfläche der Zufahrt zur Nordhafenbrücke (Bebauungsplanentwurf 1-63) künftig vergrößert zur Verfügung stehen (Bebauungsplanentwurf 1-62b).

Die beiden genannten Teilflächen sind im Eigentum des Landes Berlin.

III.3 Auswirkungen auf geschlechts- und altersspezifische Belange

Die Regelungen des Bebauungsplans führen zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen im Geltungsbereich. Sie dienen der städtebaulichen Integration einer hoch belasteten Hauptverkehrsstraße, einer Verbesserung des Stadtbildes und der Stadtstruktur. Das verbesserte Raumangebot bei den Gehwegen führt zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität im Straßenraum, auch wenn eine auch künftig hohe Lärmbelastung den längeren Aufenthalt unattraktiv macht. Ferner schaffen die Regelungen die räumlichen Voraussetzungen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs durch angemessene Wegefläche und Querungen der Heidestraße sowie des öffentlichen Nahverkehrs und damit eines stadtverträglichen Verkehrsverhaltens mit reduziertem Schadstoffausstoß. Nicht zuletzt werden die Grundlagen für einen verkehrssicheren Aufenthalt im Straßenraum geschaffen.

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

III.4 Haushalt

Bei der Festsetzung von Verkehrsflächen im Bebauungsplan können Eigentümer gemäß § 40 BauGB Entschädigung oder die Übernahme der Fläche verlangen. Hierdurch können finanzielle Aufwendungen für das Land Berlin entstehen.

Für einen Großteil der Flächen (siehe hierzu II.4.2) haben die privaten Eigentümer sich durch eine Rahmenvereinbarung mit dem Land Berlin vertraglich verpflichtet, die Flächen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Mit dieser Rahmenvereinbarung verpflichten sich diese privaten Vertragspartner darüber hinaus, auch die Kosten zum Ankauf der übrigen privaten Flächen Dritter, die für die Straßenerweiterung in Anspruch genommen werden, zu übernehmen.

Kosten für den Straßenbau, mit Ausnahme der u.g. Kosten zur Lärmvorsorge, sind Gegenstand gesonderter Haushaltsentscheidungen und stellen insofern keine unmittelbare Auswirkung der Regelungen des Bebauungsplans dar. Die Kosten für den Umbau der Heidestraße (inkl. Kosten der Lärmvorsorge) werden mit 9.640.000 € angesetzt, die Kosten für Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in eine Ersatzmaßnahme auf Flächen des früheren Containerbahnhofs auf gut 10.000 €.

Da es sich gemäß gutachterlicher Einschätzung beim Umbau der Heidestraße um die wesentliche Änderung einer Bundesfernstraße im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes und dessen 16. Verordnung zur Durchführung handelt, werden Maßnahmen zur Lärmvorsorge erforderlich. Sie betreffen die straßenzugewandten Fassaden der Gebäude auf den Grundstücken Heidestraße 45, 46-52, 53, 53A, 54, 55 und Döberitzer Straße 1. Die Kostenübernahme für entsprechende Schallschutzmaßnahmen wird den betroffenen Eigentümern mit Wirksamkeit des Bebauungsplans zugesagt. Der genaue Umfang der Maßnahmen und damit die genaue Höhe der Kosten werden zu einem späteren Zeitpunkt mit Umsetzung der Maßnahme auf der Grundlage der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes ermittelt. Eine überschlägige Ermittlung dieser Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, d.h. den Einbau Lärm dämmender Fenster und von Lüftern an den o.g. Gebäuden, hat Kosten in Höhe von 183.400 € ergeben, zusätzlich 7.800 € für Entschädigungen für die eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen, d.h. zusammen 191.200 € (brutto).

Für die Straßenregenentwässerung fallen voraussichtlich zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1,2 Mio. € an.

Kosten für Altlastenbeseitigungen sind für die öffentliche Hand nicht zu erwarten. Gemäß den im Rahmenvertrag zwischen den Eigentümern der möglicherweise belasteten Randstreifen zur Erweiterung der Heidestraße und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin geschlossenen Vereinbarungen werden sämtliche Kosten für die Entsorgung belasteten Bodenmaterials und die sonstige Sanierung von Altlasten von den Eigentümern getragen. Auf die öffentliche Hand kommen somit ungeachtet bisher vorliegender sowie noch vorzulegender Untersuchungsergebnisse keine durch Altlasten verursachten finanziellen Belastungen zu.

IV. VERFAHREN

IV.1 Aufstellungsbeschluss

Die Zuständigkeit für die Aufstellung dieses Bebauungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (heute: Stadtentwicklung und Umwelt) ergibt sich für den überwiegenden Teil des Geltungsbereichs aufgrund des Anziehens des Verfahrens wegen dringender Gesamtinteressen Berlins an Bebauungsplänen gemäß § 7 Abs. 2 des Gesetzes über die Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) (überbezirkliche Verkehrsplanungen). Der Bereich 10 m südlich der Einmündung der Döberitzer Straße ist dagegen Teil des am 6.01.1998 vom Senat im Einvernehmen mit dem Rat der Bürgermeister durch Beschluss (Senatsbeschluss 1239/98) festgestellten Gebiets außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 4c Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AGBauGB (entspricht heute § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AGBauGB).

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat am 21.12.2009 die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 2 vom 15.1.2010 auf S.35 bekannt gemacht.

IV.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 26.3.2010 von der Planung unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert.

Insgesamt gingen 30 Rückäußerungen ein, von denen 23 Anregungen und Hinweise zur Planung (Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung, Erforderlichkeit einer Entwässerungskonzeption, Angaben zu Leitungstrassen, Forderungen zur künftigen Gestaltung des Straßenraums, Grundstücksbelange der Schifffahrtsverwaltung) enthielten. Die Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind in die Abwägung eingegangen; die Hinweise zur Umweltprüfung wurden im Umweltbericht berücksichtigt.

Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden wurde die Planung (nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit) in folgenden Punkten geändert:

- Die Festsetzungen zum Straßenprofil im planfeststellungsersetzenden Teil wurden umfassend geändert.
- Der Geltungsbereich wurde im Bereich Perleberger Straße reduziert; damit sind auch die Flurstücke 111/4 und 111/5 nicht mehr Teil des Geltungsbereichs.

IV.3 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Durch Anzeigen am 10.6.2010 in den Berliner Tageszeitungen "Berliner Zeitung", "Der Tagesspiegel" und "Berliner Morgenpost" wurde bekannt gemacht, dass über den Entwurf des Bebauungsplans 1-63 in der Zeit vom 14.6. bis einschließlich 9.7.2010 frühzeitig informiert wird. Dabei wurde auch Gelegenheit zur Erörterung der Planung und ihrer Auswirkungen gegeben.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen sieben Äußerungen ein. Nachfolgende Äußerungen wurden wie folgt bei der Planung berücksichtigt:

- Die Erforderlichkeit der Planung sei nicht nachvollziehbar.

Die ehemaligen Bahnflächen beiderseits der Heidestraße werden für Bahnzwecke nicht mehr benötigt und sollen aufgrund der zentralen Lage für innerstädtische Nutzungen entwickelt werden. Dies entspricht u.a. dem Grundsatz der Innenentwicklung und folgt den Planwerken des Landes Berlin. Die Entwicklung des neuen Stadtquartiers erfordert auch die funktionale und gestalterische Integration der Heidestraße als angebaute Stadtstraße. Die Erforderlichkeit der Planung drückt sich auch in dem von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Mitte beschlossenen Masterplan aus. Dieser stellt als eine von der Gemeinde beschlossene städtebauliche Planung nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Berlins für das Quartier an der Heidestraße dar.

- Die Planverfahren 1-62 und 1-63 sollten nicht getrennt geführt werden.

Für die Aufstellung von Bebauungsplänen sind im Regelfall die Berliner Bezirke zuständig, entsprechend führt der Bezirk Mitte das Verfahren zum Bebauungsplan 1-62 für die städtebauliche Neuordnung des Bereichs beiderseits der Heidestraße. Nur die Planung für die Verbreiterung Heidestraße fällt in den Aufgabenbereich der Senatsverwaltung, da es sich bei der Heidestraße um eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße handelt, die zwischen Minna-Cauer-Straße und Nordhafenbrücke auch die Funktion einer Bundesstraße erfüllt und deren Planung von besonderer stadtpolitischer Bedeutung ist. Trotz der Verfahrensführung durch unterschiedliche Dienststellen des Landes Berlin werden beide Planungen in enger Abstimmung zueinander durchgeführt und sind als einheitliche Planung des Landes anzusehen.

- Die Heidestraße (B 96) sollte an die Bahntrasse verlagert werden.

In Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbs für den Bereich Heidestraße, in Vorbereitung des Änderungsverfahrens 06/08 zum Flächennutzungsplan sowie im Bebauungsplanverfahren 1-63 wurde anhand von verschiedenen Kriterien untersucht, ob die Heidestraße/ B 96 an die Bahntrasse verlegt oder in umgebauter Form in ihrem bisherigen Verlauf der Heidestraße verbleiben soll. In Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Trassenführungen wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung entschieden, den

Ausbau der Heidestraße als städtebaulich integrierte Stadtstraße in ihrem jetzigen Verlauf zu verfolgen und zur Grundlage der weiteren Planungen zu machen (siehe auch II.1.3.1). Auch der bereits vollzogene Ausbau der Minna-Cauer-Straße zwischen Heidestraße und dem Ausgang des Tiergartentunnels basiert auf der vorgenannten Trassenführung und erschwert eine bahnnahe Trasse. Auch der Flächennutzungsplan, der in der Vorfassung eine Verlagerung der Heidestraße darstellte, ist entsprechend geändert. Eine Änderung der Verkehrsführung erfolgt deshalb nicht.

■ Verschiedene Anregungen zur Breite und Straßenraumaufteilung der künftigen Heidestraße.

Die abgestimmte städtebauliche Konzeption sieht vor, dass die künftige Heidestraße eine höhere Aufenthaltsqualität und ein verbessertes Raumangebot, vor allem für Fußgänger und Radfahrer, erhalten soll. Vorgesehen ist die Entwicklung einer angebauten Stadtstraße, die auch als attraktive Hauptachse des Quartiers dienen soll. Hierzu gehören neben ausreichend breiten Bürgersteigen auch mindestens beidseitige Baumreihen, ggf. die Einordnung eines begrünten Mittelstreifens, beidseitige Radwege oder -streifen und beidseitig angeordnete Parkmöglichkeiten. Da die Heidestraße auch weiterhin die Funktion einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße erfüllen muss, können die formulierten Ziele zur Aufwertung des Straßenraums nur durch eine Verbreiterung des Straßenraums erreicht werden.

Die künftige Straßenraumaufteilung, darunter u.a. die Gesamtbreite, die Flächen und Quermöglichkeiten für Fußgänger, die Führung des Radverkehrs, der Einordnung eines Mittelstreifens, der teilweise Erhalt vorhandener Vorgärten, die Ausgestaltung der Einmündungen sowie die Erhaltung oder Neupflanzung von Bäumen werden im Rahmen der Straßenvorplanung behandelt. Die Ergebnisse der Vorplanung werden als Grundlage für die weitere Bauleitplanung herangezogen.

■ Die Planung wird dazu führen, dass die Belastung der Heidestraße weiter zunehmen wird.

Es trifft zu, dass die Heidestraße eine verkehrlich stark belastete Straße ist und auch künftig bleiben wird. Verkehrsprognosen haben ergeben, dass die Belastung der Heidestraße ohne die städtebauliche Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen aufgrund allgemeiner Trends in der Verkehrsentwicklung abnehmen würde. Durch die zu erwartende Verkehrsbelastung aus den umliegend geplanten Quartieren steigt die Verkehrsbelastung bis 2025 hingegen an, jedoch auf Werte, die nur etwa 2,5% über denen von 2009 liegen.

■ Die Heidestraße kann aufgrund der verkehrlichen Belastung keinen Boulevardcharakter entfalten.

Es ist Ziel der Planung, die Heidestraße als qualitativ gestaltet, angebaute und städtebaulich integrierte Stadtstraße zu entwickeln, die sowohl den Verkehrsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird, als auch die Gestaltung und Aufenthaltsqualität befördert. Der Charakter der Straße wird auch maßgeblich davon bestimmt, welche Nutzungen auf den angrenzenden Grundstücken bzw. insbesondere im Bereich der Erdgeschosse angesiedelt werden. Mit „Boulevard“ werden gemeinhin breite Straßen, mit breiten Gehsteigen, Mittelstreifen und Baumalleen sowie vor allem großstädtischer Geschäftigkeit bezeichnet. Ob

die Heidestraße künftig auch einen Boulevardcharakter haben wird ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

■ Die Planung sollte eine Trassenfreihaltung für eine Straßenbahnanbindung berücksichtigen

Die übergeordnete Verkehrsplanung, die auch längerfristige Planungen bis 2030 zum Gegenstand hat, sieht keine Straßenbahnverbindung im Zuge der Heidestraße vor. Eine Flächenvorhaltung lässt sich somit nicht begründen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die vorliegende Straßenplanung bereits eine beidseitige Verbreiterung der Heidestraße mit Inanspruchnahme privater Flächen vorsieht.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden Äußerungen zur Erforderlichkeit der Planung, der Durchführung der Neuordnungsplanung für das Gesamtgebiet in getrennten Bebauungsplanverfahren, zur künftigen Verkehrsbelastung, zum künftigen Charakter der Straße sowie zu einer Freihaltung einer Straßenbahntrasse vorgetragen. Die Prüfung der Äußerungen führte nicht zu einer Änderung der Planung.

IV.4 Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfes und der zugehörigen Begründung vom 25.3.2011 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 28.3.2011 von der Planung unterrichtet und zur Stellungnahme bis zum 2.5.2011 aufgefordert.

Landesplanung

■ Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte mit, dass der Entwurf des Bebauungsplans 1-63 an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst sei.

Flächennutzungsplan

■ Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Referat I B) teilte mit, dass die Flächennutzungsplan-Änderung "Heidestraße" Lfd. Nr. 06/08 vom Senat am 7.12.2010 beschlossen wurde und das Abgeordnetenhaus am 17.02.2011 dem Beschluss zugestimmt hat. Die Entwicklungsfähigkeit aus dem FNP sei damit gegeben.

Abwägung: Die Begründung wurde entsprechend angepasst.

Planfeststellungen

■ Das Eisenbahn-Bundesamt hat keine Bedenken gegen den Umbau der Kreuzung Heidestraße / Minna-Cauer-Straße. Die Regenwasserleitung im Nordbereich der Heidestraße sei zu erhalten.

Bezüglich der Fläche südlich der Döberitzer Straße und nördlich der Minna-Cauer-Straße wurde darauf verwiesen, dass ein Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG vorliegt und grundlegende Bedenken gegen die Freistellung dieses Flurstücks nicht bestehen. Die Überpla-

nung dieser Fläche durch den B-Plan sei aber bislang wegen der dort festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen aus dem Verfahren „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“ problematisch.

Abwägung: Die Regenwasserleitung im Nordbereich der Heidestraße ist bereits nachrichtlich in den Bebauungsplan 1-63 übernommen. Das Flurstück 260 wird nur in einem schmalen Randbereich in den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 einbezogen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Referat I E) geht davon aus, dass die auf dem Flurstück 260 bislang geplanten Ausgleichsmaßnahmen künftig auf einem Randstreifen östlich der Lehrter Straße und westlich der Bahnanlagen ausgeführt werden. Bis zur Änderung der Planfeststellung können die entsprechenden Flächen nicht in Anspruch genommen werden. Dies wird durch eine Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 vorgegeben.

■ Die Deutsche Bahn AG bestätigt, dass die vom Vorhaben „S 21“ verursachten Einschränkungen in den Bebauungsplan übernommen und die Hinweise zur Realisierungsmöglichkeit des Bebauungsplans innerhalb des vorzuhaltenden Baufeldes für die „S 21“ ebenfalls berücksichtigt und festgesetzt wurden.

Stadtplanung Bezirksamt Mitte

■ Der Fachbereich Stadtplanung des Amtes für Planen und Genehmigen Mitte hat gegen die Ziele des Bebauungsplanverfahrens 1-63 keine Einwände. Zur Begründung wurden geringfügige redaktionelle Änderungen vorgeschlagen, die berücksichtigt wurden.

Verkehr

■ Die für den Verkehr und für die planfeststellungsersetzenden Inhalte des Bebauungsplans zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat gegen den Bebauungsplanentwurf aus verkehrsplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Bezüglich der Bewertung der grundsätzlichen Planungsvarianten wurden Hinweise zur weiteren Erläuterung in der Begründung gegeben. So sollten die Kriterien auf Vollständigkeit geprüft, die Bewertung nachvollziehbar und die Gleichgewichtung der Kriterien erläutert werden. Die Angaben zur Verkehrsprognose (Prognosehorizont, Berücksichtigung anderer Planungen) sollten ergänzt werden.

Abwägung: Die Begründung wurde, u.a. auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan, bezüglich der Erläuterung der Kriterien ergänzt. Der Prognosehorizont 2025 entspricht der des aktuellen stadtweiten Prognosemodells von SenStadtUm und bietet insofern eine sachgerechte Einbindung der Prognosen zum Planungsraum in die Gesamtstadt. Andere Planungen im Umfeld sind im Prognosemodell von SenStadtUm bereits berücksichtigt.

■ Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz hält die Variantenuntersuchung zur Führung der künftigen Heidestraße insgesamt für sehr oberflächlich, die Bewertung der Varianten werde anhand einer Anzahl von Kriterien vorgenommen, die alle gleich gewichtet werden. So ginge die Bewertung eines Kriteriums Baurechtschaffung glei-

chermaßen wie die Lärmsituation in die Bewertung ein. Zudem seien einige Bewertungen nicht nachvollziehbar.

Abwägung: Für die grundsätzliche Trassenwahl ist ein vereinfachtes Bewertungssystem mit verbal-argumentativer Bewertung sinnvoll und auch zulässig.

Die Vorzugstrasse und der geplante Ausbauzustand wurden in Abwägung unterschiedlicher Kriterien und Belange bestimmt; der verbalen Wichtung liegt ein Punktesystem zu Grunde, so dass auch die Wichtung einzelner Aspekte nachvollziehbar ist (Verkehrliche und immissionsschutztechnische Untersuchung für das Bebauungsplanverfahren 1-63 / Heidestraße, Stand: Abschlussbericht, November 2011).

Defizite bei der Wohn- und Aufenthaltsqualität am Rande der ausgebauten Heidestraße wurden sehr wohl erkannt und dürften auch bei einem insgesamt verfeinerten Bewertungssystem kaum deutlicher werden. Es ist aber gerade Gegenstand der bauleitplanerischen Abwägung, unterschiedlichste Sachpunkte in Beziehung zu setzen, sie zu gewichten und letztlich eine planerische Entscheidung zu treffen. Auch bei einem insgesamt verfeinerten, vermeintlich wissenschaftlichen und weniger überschlägigen Bewertungssystem bedarf es schließlich einer Entscheidung, welche Einzel-Kriterien wie hoch eingestuft werden und wie Einzel-Kriterien in die Bewertung insgesamt einfließen.

Im Übrigen wird diese Trasse auch aus der vorbereitenden Bauleitplanung, der eine ähnliche Abwägung zu Grunde liegt, entwickelt und war Gegenstand politischer Entscheidungen insbesondere zum Masterplan Heidestraße.

■ Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz merkt ferner an, dass andere, benachbarte Planungen mit Verkehrserzeugung in die Betrachtung einzubeziehen seien.

Abwägung: Die prognostische Berücksichtigung der Verkehrserzeugung in anderen Plangebieten ist bereits Teil der Grundlagen der verwendeten Verkehrsprognose 2025.

■ Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz merkt an, dass der prognostizierte Tagesgang des Verkehrs, der auch der lufthygienischen Untersuchung zugrunde liegt, lediglich einen pauschalen Ansatz für den Spitzenstundenanteil von 7,5% annimmt, obwohl bei Verkehrszählungen richtungsbezogene Spitzenstundenanteile bis zu 12% ermittelt wurden. Ob und welche Auswirkungen sich bei höheren Spitzenstundenanteilen auf die Verkehrssituation und in der Folge auf die lufthygienische Situation ergeben, könne nicht beurteilt werden.

Abwägung: Der Spitzenstundenanteil in Verkehrszählungen liegt bislang regelmäßig höher als 7,5%. Es ist jedoch zu beobachten, dass durch eine Änderung im Verkehrsverhalten dieser Wert in Berlin schrittweise abnimmt. Insofern wurde in Abstimmung mit der Fachabteilung bei SenStadt (VII) auch der Verkehrs- und Lufthygieneprognose zum Bebauungsplan 1-

63, wie auch für andere Prognosen der Wert von 7,5% für Prognosezwecke angesetzt, weil er vorrausichtlich das künftige Verkehrsverhalten zutreffend abbildet.

Straßenplanung

■ Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Referat X PS E) bestätigt die Übereinstimmung mit der abgestimmten Vorplanung der Heidestraße. Es wird auf drei fehlende Festsetzungen zu Grundstückszufahrten in Blatt 2 der Planzeichnung hingewiesen.

Abwägung: Die Grundstückszufahrten wurden in Blatt 2 der Planzeichnung nachgetragen.

■ Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Referat X OIA) stimmt der Einbeziehung von Brückenwiderlagern und deren Fundamenten der Nordhafenbrücke in die geplante Straßenverkehrsfläche der Zufahrt zur Brücke zu.

Abwägung: Gemäß der Berliner Darstellungssystematik wurde die Straßenverkehrsfläche in der Planzeichnung gegenüber der Brücke noch mit einer Straßenbegrenzungslinie abgegrenzt.

■ Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Mitte weist darauf hin, dass in drei Bereichen der künftigen Heidestraße, die im Zuge wichtiger Fußgänger- und Radfahrbeziehungen über die geplanten Brücken nach Osten über die Bahnanlagen und nach Westen über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal liegen, keine lichtsignalgeregelten Überwege geplant sind.

Abwägung: Die Anordnung von Lichtsignalanlagen ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Im Zuge der Vorplanung wurden die angesprochenen Wegebeziehungen aber berücksichtigt. Hier sind jeweils nicht-lichtsignalgeregelte Querungen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, geplante lichtsignalgeregelte Übergänge können jeweils in noch vertretbarem Abstand erreicht werden. Zusätzliche lichtsignalgeregelte Übergänge sind in Abwägung insbesondere mit den Belangen des fließenden Kfz-Verkehrs nicht in die Signalregelung einzubinden.

■ Der Fachbereich Natur im Bezirksamt Mitte regt an, ergänzend auch in den nur 2,5 m breiten Mittelstreifenbereichen Bäume anzupflanzen.

Abwägung: Diese Pflanzungen wurden aufgrund erheblicher Bedenken des Bezirksamts Mitte bezüglich der Vitalitätschancen dortiger Bäume und erhöhter Unterhaltungsaufwendungen, die im Rahmen der Abstimmung zur Vorplanung des Straßenbaus vorgetragen wurden, nicht weiter verfolgt, obwohl stadtgestalterische Gründe dafür sprechen.

Immissionsschutz

■ Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz weist darauf hin, dass durch die vorgesehene Neugestaltung der Heidestraße eine Straße mit sehr hohen Lärmbelastungen entstehen wird. Die Pegel überschreiten dabei die Zielwerte der Lärmaktionsplanung teilweise erheblich und gehen mit Werten von bis zu 73 dB(A) tags und 66 dB(A)

nachts über die von Gerichten definierte enteignungsgleiche Schwelle von 70 bzw. 60 dB(A) tags/nachts hinaus. Insofern ist die geplante städtebauliche Neuordnung in Teilen unverträglich mit den Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (mit § 47a-f BImSchG in nationales Recht umgesetzt) und dem gemäß § 47d BImSchG aufgestellten Berliner Lärmaktionsplan 2008.

Mit den vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen ist lediglich ein Schutz in den Gebäuden erreichbar. Es verbleiben hohe Lärmbelastungen, die zumindest für die Heidestraße selbst eine deutliche Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität darstellen.

Ingesamt wurde festgestellt, dass in Teilen des neu geplanten Quartiers die prognostizierten hohen Lärmbelastungen eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen. Allein der geplante bauliche Schallschutz sei nicht geeignet, um die absehbaren Konflikte einer hohen Lärmbelastung mit den vorgesehenen anspruchsvollen Nutzungen zu lösen. Es wurde daher empfohlen, entsprechende Alternativen hinsichtlich Bebauungs- und Nutzungsstruktur sowie den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

■ Auch das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Mitte weist darauf hin, dass mit der künftigen Heidestraße eine Straße mit hoher Lärmbelastung und geringer Aufenthaltsqualität entstehen wird.

Abwägung zu beiden voran stehenden Stellungnahmen: Es ist aus den angesprochenen Prognosen bekannt, dass auch bei der geplanten Neugestaltung der Heidestraße Aufenthaltsflächen für Fußgänger mit nur eingeschränkter Aufenthaltsqualität entstehen werden.

Die unmittelbar betroffenen Flächen entlang der Straße sind entsprechend vorrangig für die Fortbewegung der Fußgänger geplant und nicht für den dauernden oder längeren Aufenthalt. Für den längeren Aufenthalt werden im Bereich des Bebauungsplans 1-62 (bzw. der inzwischen im Verfahren befindlichen Bebauungspläne 1-62 a, 1-62b und 1-62c) Platzflächen, Straßenräume und Grünflächen geplant, die einen Aufenthalt in einiger Entfernung von den am höchsten mit Kfz-Verkehr belasteten Straßenbereichen der Heidestraße ermöglichen.

Für die künftig angrenzenden Randbebauungen werden Maßnahmen des passiven Schallschutzes erforderlich, die im Bebauungsplan 1-62 (bzw. in den inzwischen im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen 1-62 a, 1-62b und 1-62c) ermittelt und festgesetzt bzw. bei der Umsetzung des Planes in nachfolgenden Verfahren oder auf Vorhabenebene gesichert werden.

Für bestehende Randnutzungen wird der Lärmschutzanspruch beim Umbau einer Bundesstraße gesondert ermittelt, die erforderlichen Maßnahmen werden bestimmt und ihre Durchführung den betroffenen Eigentümern verbindlich zugesagt. Auch insofern werden unangelegene Eingriffe in das Eigentum vermieden.

Ingesamt wird in Abwägung mit den übrigen relevanten Belangen eine sachgerechte Bewältigung der Verkehrslärmproblematik erreicht, auch wenn die Zielwerte des Berliner Lärmaktionsplans 2008 und die Intentionen der Richtlinie 2002/24/EG im vorliegenden Planungsfall

nicht oder nicht vollständig erreicht werden. Das Problem der Lärmbelastung im Straßenraum ist Folge eines unauflösbaren Zielkonfliktes der Gebietsentwicklung: Die Schaffung eines urbanen städtischen Quartiers einerseits und die Aufrechterhaltung einer übergeordneten Verkehrsverbindung andererseits sind ohne Defizite bei der Wohn- und Aufenthaltsqualität am Rande der ausgebauten Heidestraße nicht umsetzbar.

Durch die geplante Bebauungs- und Nutzungsstruktur (z.B. GEE Bahn begleitend, MI Straßen begleitend, abschirmende Randbebauung) wird bereits auf die zu erwartende Verkehrslärmproblematik reagiert und die diesbezüglichen Minderungspotentiale werden genutzt. Sog. aktive Schallschutzmaßnahmen können in Bezug auf den Straßenverkehrslärm über den Einsatz lärmoptimierten Fahrbahnbelags hinaus praktisch ausgeschlossen werden. Aufgrund des voraussichtlich langen Realisierungszeitraums des Gesamtprojekts sind weitere positive Effekte zur Verkehrslärmreduzierung durch den wachsenden Anteil der Elektromobilität und Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik sowie sich abzeichnende generelle Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwarten.

■ Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (X PS E sowie VII E) hat auf das Fehlen von Angaben zur sog. Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV hingewiesen, d.h. Angaben wie die Lärmschutzansprüche der vorhandenen Wohnbebauung bewältigt werden sollen.

Abwägung: Entsprechende Untersuchungsergebnisse liegen nunmehr vor und wurden entsprechend in die Begründung aufgenommen. Die Zusicherung von Lärmschutzansprüchen gegenüber den berechtigten Gebäudeeigentümern erfolgt gesondert durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Abt. III)

■ Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Referat VII E) regt an, bei der Bauausführung lärm mindernden Asphalt zu verwenden, um die hohen Lärmbelastungen der bestehenden Randbebauung an der Heidestraße zu mindern.

Abwägung: Die Bauausführung der Straße ist nicht Gegenstand der Festsetzung. Wegen der ausstehenden Zulassung solcher Materialien kann der Einbau weder in den Prognosen berücksichtigt, noch bislang verbindlich zugesagt werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Materialverwendung und Möglichkeiten des Einbaus sollen aber zum Zeitpunkt der Realisierung der Straße nochmals geprüft werden.

■ Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz weist in einer ersten Stellungnahme darauf hin, dass die im Umweltbericht angeführten Prognosen zur künftigen Luftgüte zu allgemein für eine sachgerechte Beurteilung der Situation sei. Es wird eine detaillierte lufthygienische Untersuchung gefordert und es werden Anforderungen an die Bearbeitung formuliert. Nach Vorliegen der Überarbeitung des lufthygienischen Gutachtens wurde ergänzend wie folgt Stellung genommen: Das lufthygienische Gutachten enthält eine detaillierte Prognose mit dem Zeithorizont 2025. Bei einer früheren Fertigstellung der Heidestraße und der angrenzenden Bebauung seien höhere Immissionsbelastungen zu erwarten, bei einer Fertigstellung bis zum Jahr 2020 seien Überschreitungen des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid nicht auszuschließen. Die Grenzwerte für Feinstaub PM-10 und Stick-

stoffdioxid sind ab 2010 einzuhalten; mit der 39. Durchführungsverordnung zum Bundes Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) wird eine fristgemäße Einhaltung eingefordert, unter bestimmten Rahmenbedingungen wird eine Fristverlängerung bei Feinstaub PM-10 bis 2011 und bei Stickstoffdioxid um maximal 5 Jahre (bis 2015) zugebilligt.

Entsprechend ist jegliche Grenzwertüberschreitung nach diesem Zeitraum als kritisch zu bewerten. Dabei sei insbesondere eine Überschreitung des Stickstoffdioxidgrenzwertes kritisch, da dieser Schadstoff zum überwiegenden Anteil durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht wird und effektive Belastungsminderung neben technischen Maßnahmen nur durch lokal wirkende Maßnahmen möglich ist. Von daher sei eine Klärung der geplanten Gebietsentwicklung erforderlich, sollte die beschriebene bauliche Entwicklung bereits bis 2020 erwartbar sein, sei eine nähere Untersuchung der lufthygienischen Situation für diesen Zeitpunkt erforderlich.

Die detaillierte Untersuchung der Vorzugsvariante weist zudem eine Überschreitung des Tagesgrenzwertes für Feinstaub PM 10 zwischen Minna-Cauer-Str. und 1. LSA aus.

Abwägung: Die gesamtstädtische Verkehrsprognose bis zum Jahr 2025 kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsbelastung der Heidestraße ohne die Entwicklung der anliegenden Grundstücke deutlich abnehmen wird. Dies gilt auch für die auf der Grundlage des Bebauungsplans 1-63 durchzuführende Straßenerweiterung, da diese für sich genommen nicht zu mehr Verkehr führt. Insofern verbessert sich voraussichtlich ohne die Entwicklung der anliegenden Grundstücke auch die lufthygienische Situation, zumal im bislang vorhandenen oder planungsrechtlich zulässigen, überwiegend gewerblich geprägten Bestand.

Die städtebauliche Entwicklung der Grundstücke beiderseits der künftigen Heidestraße soll im Bebauungsplan 1-62 (bzw. in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c) festgesetzt werden. Diese neuen Nutzungen werden auch eine zusätzliche Belastung der Heidestraße durch motorisierten Verkehr mit sich bringen.

Das lufthygienische Gutachten zeigt für diese mit dem Bebauungsplan 1-62 verfolgte Planung, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Sinne der 39. BImSchV für dieses Planungsgebiet 2025 eingehalten werden, der Planung stehen von daher keine grundsätzlichen lufthygienischen Belange entgegen.

Eine vollständige Umsetzung der Planung im Bereich des Bebauungsplanentwurfs 1-62 vorausgesetzt, kann ab etwa 2013 (früheste anzunehmende Fertigstellung von Vorhaben, voraussichtlich später) bei PM 10 bzw. 2015 (voraussichtlich längste Fortgeltung der höheren Grenzwerte für Stickstoffdioxid) die Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte nicht ausgeschlossen werden, da in diesem Fall die technische Aufwertung des Fahrzeugparks als wesentliche Ursache lufthygienischer Verbesserungen der baulichen Entwicklung nachläuft.

Für diesen Fall und eine begrenzte Zeit (bis zu etwa 10 Jahren: 2015-2025), d.h. bis zum Wirken der technischen Aufwertung des Fahrzeugparks werden verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, im Rahmen des Monitorings der Gebietsentwicklung ermittelt und durchge-

führt (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des LKW-Verkehrs, Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus).

Diese zeitlich begrenzten, möglichen Einschränkungen von einzelnen Parametern der Lufthygiene und verkehrsorganisatorische Gegenmaßnahmen sind in Abwägung mit den übrigen Zielen der Stadtentwicklung und den städtebaulichen Zielen im Planungsraum gerechtfertigt. Ein Aufschieben der Planung bis zum Eintreffen verbesserter lufthygienischer Rahmenbedingungen kommt aufgrund dieser Ziele der Planung nicht in Betracht, zumal die o.g. Voraussetzung der vollständigen Umsetzung der Planung vor 2025 zwar nach den Kriterien der Bauleitplanung nicht ausgeschlossen ist, praktisch aber angesichts eines durchgreifenden Erneuerungsprozesses in einem ausgedehnten Stadtquartier aber wenig wahrscheinlich ist.

Die mit dem Bebauungsplan 1-63 verfolgte Planung der Heidestraße führt für sich genommen nicht zu Grenzwertüberschreitungen (Jahres- oder Kurzzeitwerte) bei Feinstaub PM 10.

Das lufthygienische Gutachten hat zudem ergeben, dass der zulässige Jahresimmissionswert bei Feinstaub PM 10 auch bei Umsetzung der Planungen in den Bereichen der Bebauungspläne 1-63 und 1-62 (bzw. 1-62a, 1-62b und 1-62c) deutlich unterschritten wird.

Bei den PM 10-Kurzzeitwerten zeigt das Gutachten jedoch auf, dass – abweichend vom gesamten übrigen Streckenverlauf der Heidestraße – eine vollständige Umsetzung der Planungskonzeption des Bebauungsplans 1-62 vorausgesetzt, statt der zulässigen Grenzwertüberschreitungen an 35 Tagen im Bereich Heidestraße 52 (Immissionspunkt F 1) eine Grenzwertüberschreitungen an 41 Tagen möglich ist.

Sofern diese Entwicklung eintritt, werden entsprechende verkehrsorganisatorische Gegenmaßnahmen ergriffen (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des LKW-Verkehrs, Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus). Diese Maßnahmen können aber nicht auf der Ebene der Bauleitplanung gesichert werden, sondern sind im Rahmen der übrigen Luftreinhaltemaßnahmen und durch verkehrsbehördliche Anordnungen umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Ziele für diesen Bereich und auch angesichts nicht auszuräumender Prognoseunsicherheiten, sind die lufthygienischen Untersuchungsergebnisse nicht Anlass, die Planungen zu ändern, aufzugeben oder erst später weiter zu führen.

Bodenbelastungen

■ Der Fachbereich Umwelt des Bezirksamts Mitte informierte über den Sachstand zu Altlastenerkundungen.

Abwägung: Die Begründung wurde dem aktuellen Sachstand entsprechend angepasst. Durch die Abstimmung mit dem Bezirksamts Mitte zur Anwendung der Rechtsvorschriften zur Altlastenerkundung, -beseitigung und -behandlung ist sichergestellt, dass im Geltungsbereich vorhandene Altlasten der Planung des Bebauungsplans 1-63 nicht entgegenstehen.

Leitungen

■ Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz forderte ein Entwässerungskonzept für das Gesamtgebiet, hatte jedoch im Übrigen keine Bedenken gegen die Planung.

Abwägung: Die Niederschlagsentwässerung der Heidestraße wird im Zusammenhang mit der weiteren Planung des Straßenumbaus geklärt. Nach Angaben der Berliner Wasserbetriebe hat eine hydraulische Vorbetrachtung jedoch bereits ergeben, dass die vorhandenen entwässerungstechnischen Anlagen in der Heidestraße nicht erweitert werden müssen.

■ Die Berliner Wasserbetriebe teilten mit, dass die vorhandenen entwässerungstechnischen Anlagen in der Heidestraße nicht erweitert werden müssen. Im Hinblick auf die geplante Bebauung im Plangebiet des Bebauungsplans 1-62 solle eine Trassenoption für eine Leitung DN 200 vorgehalten werden.

■ Die Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg teilte mit, dass in der Heidestraße Gasleitungen vorhanden sind; diese und ggf. neue Leitungen müssten auch künftig im öffentlichen Straßenland untergebracht werden.

■ Die Vattenfall Europe Wärme AG bot an, die angrenzenden Plangebiete künftig mit Fernwärme zu beliefern; im Bestand sind Leitungen nicht vorhanden.

■ Die Vattenfall Europe Business Services GmbH teilte mit, dass in den bisherigen Gehwegbereichen der Heidestraße Elektroleitungen liegen. Für die Gebietsversorgung sind künftig neue Leitungen in den Gehwegbereichen erforderlich.

■ Das IT Dienstleistungszentrum Berlin teilte mit, dass in einzelnen Bereichen fernmelde-technische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin betroffen sind, gegen die Planung aber keine Bedenken bestehen.

Abwägung zu den fünf vorstehenden Äußerungen: Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zur künftigen unterirdischen Raumverteilung; Trassenoptionen werden im Rahmen der weiteren Planung zur künftigen Raumverteilung in der Heidestraße geprüft.

Die übrigen beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange hatten keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht oder keine Stellungnahmen abgegeben.

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung eingestellt worden und führten im Ergebnis zu folgenden Änderungen des Bebauungsplanentwurfs:

Planzeichnung Blatt 1 und 2: Veränderte Vermaßung zur Klarstellung im Bereich nördlich der Döberitzer Straße, Korrekturen in der Legende.

Planzeichnung Blatt 2: Ergänzung von drei Gehwegüberfahrten im Bereich nördlich der Döberitzer Straße an der Westseite der Heidestraße.

Ergänzung der Straßenbegrenzungslinie zur Abgrenzung der Verkehrsfläche gegenüber der Wasserfläche (Nordhafenbrücke).

Aktualisierungen und Ergänzungen der Begründung insbesondere bezüglich der Sachpunkte Lärmschutz für Bestandsbauten, Lufthygiene und Bodenbelastungen.

IV.5 Beschluss über die Änderung des räumlichen Geltungsbereichs

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat am 26. Juli 2011 beschlossen, den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 um einen Abschnitt der Perleberger Straße und um geringfügige Teilflächen der Grundstücke Heidestraße 44-55 einzuschränken, nordöstlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und südöstlich der Einmündung zur Perleberger Straße zu verändern sowie um eine geringfügige Teilfläche des Grundstücks Heidestraße 3 zu erweitern. Der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 35 vom 19. August 2011 auf S. 1988 bekannt gemacht.

Damit wurde der Geltungsbereich den Ergebnissen der Vorplanung zum Umbau der Heidestraße, die Grundlage der Planung des Bebauungsplans 1-63 ist, angepasst. Mit der Änderung des Geltungsbereiches werden keine neuen straßengestalterischen Ziele verfolgt. Während der Vorplanung wurde aber offensichtlich, dass geringfügige Verschiebungen der benötigten Flächen zur Verwirklichung der vorgesehenen Planung notwendig sind. Der Umfang der Verschiebungen beläuft sich auf eine Verringerung von rund 8% der Gesamtfläche. Im Einzelnen betrifft dies: Einschränkung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63 um einen Abschnitt der Perleberger Straße und um geringfügige Teilflächen der Grundstücke Heidestraße 44-55 (bestehende Vorgärten) sowie nordöstlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und südöstlich der Einmündung der Perleberger Straße zu verändern sowie um eine geringfügige Teilfläche des Grundstücks Heidestraße 3 zu erweitern.

IV.6 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplans 1-63 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin Nr.1 vom 6. Januar 2012 auf Seite 19 mit Begründung, dem Umweltbericht und umweltbezogenen Stellungnahmen zu den Themen Altlasten, Biotope, Bäume, Fauna, Avifauna, Schallschutz und Lufthygiene sowie der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 1-63 und der Straßenvorplanung für die Heidestraße gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 16. Januar 2012 bis einschließlich 16. Februar 2012 öffentlich ausgelegen. Dabei wurde auf die Behandlung nicht fristgemäß abgegebener Stellungnahmen sowie auf § 47 VwGO hingewiesen. Darüber hinaus wurde durch Anzeigen am 12.1.2012 in den Berliner Tageszeitungen "Berliner Zeitung", "Der Tagesspiegel" und "Berliner Morgenpost" auf die öffentliche Auslegung hingewiesen. Behörden und Träger öffentlicher Belange sind von der Auslegung und damit auch von den Änderungen informiert worden.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gingen sieben Äußerungen ein, die wie folgt bei der Planung berücksichtigt wurden:

- Es wird vorgeschlagen, den Mittelstreifen konstant 2,50 m breit zu gestalten. Damit könne man die Fahrspuren mit einer Breite von 3,25 m herstellen und den Unterhaltungsaufwand (Kosten) für das Grünflächenamt senken.

Abwägung: Die Festsetzungen zur künftigen Einteilung des Straßenraums bzw. die zugrunde liegende Vorplanung zum Umbau der Heidestraße ist auch mit dem Grünflächenamt Mitte abgestimmt. 2,5 m breite Mittelstreifen werden dort als Baumstandort für ungeeignet angesehen. Baumpflanzungen auch auf Mittelstreifen sind aus gestalterischen und lufthygienischen Gründen Ziel der Planung, erhöhte Unterhaltungsaufwendungen werden dafür in Kauf genommen. 3,0 m breite Fahrstreifen gelten als noch ausreichend, wenn die außen liegende Spur breiter ist.

- Es wird verlangt, dass auch Kinder in der Heidestraße ihren "Spaß" fänden. Die Straße solle nicht zu lärmbelästigend sein und auch die Umwelt sollte ihren Platz finden. Für die Partymenschen und Jugendlichen ab 16+ sollte dort ein Club / eine Disco gebaut werden.

Abwägung: Besondere Angebote für Kinder im Straßenraum werden auch weiterhin nicht vorgesehen, da die künftige Straße zwar für die Fortbewegung geeignet ist, längerer Aufenthalt aber wegen Lärm- und Luftbelastungen nicht besonders gefördert werden soll. Die Möglichkeiten, die Lärmbelastung der Straße zu mindern, wurden in Abwägung mit den übrigen Planungszielen ausgeschöpft, ebenso die Möglichkeiten für Begrünungsmaßnahmen. Regelungen zur Randnutzung sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans 1-63.

- Es sei auffallend, dass es gegenüber dem jetzigen Zustand, fast keine Stellplätze mehr gäbe. Diese Benachteiligung der Autofahrer zugunsten der Radfahrer könne nicht akzeptiert werden. Es liege der Verdacht nahe, dass durch Vernichtung von Stellplätzen und Einführung der Parkraumbewirtschaftung, die Autofahrer abkassiert werden sollen. Deshalb sei diese Planung zu überarbeiten. Es sollen ausreichend Stellplätze angeboten werden. Es sei auch nicht nachvollziehbar, warum nicht zwischen allen Bäumen Parkbuchten angeordnet würden, Haltestellen und Zufahrten ausgenommen, z.B. zwischen Sellerstraße und Fennstraße.

Abwägung: Die Aufteilung der künftigen Heidestraße zielt auf eine angemessene Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Das Parken von Kraftfahrzeugen ist berücksichtigt, muss sich aber in die übrigen vielfältigen funktionalen und gestalterischen Ansprüche an den Straßenraum einordnen und genießt insofern keinen Vorrang. Seitliche Parkflächen sind überall dort vorgesehen, wo weder Einmündungen, Überwege, Einfahrten noch Bushaltestellen geplant sind.

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist nicht Gegenstand der Planung, unterliegt anderen Entscheidungen des Bezirks Mitte und war zu keinem Zeitpunkt erheblich für die räumliche Planung der Straße.

■ Die Planung der Heidestraße als zweispurige Hauptstraße wird begrüßt. Der positive Effekt würde durch das Fehlen von Rechtsabbiegerspuren, z.B. an der Kreuzung Planstraße 2.1/5.1 aufgehoben. Wie Erfahrungen zeigten, sei die neue Straße letztendlich nur einspurig befahrbar und die Durchlassfähigkeit sei eingeschränkt.

Abwägung: Die Aufteilung der künftigen Heidestraße zielt auf eine angemessene Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsarten und soll vielfältigen funktionalen und gestalterischen Ansprüche an den Straßenraum genügen. Die Planung zusätzlicher Rechtsabbiegespuren würde zu einer gestalterisch nicht gewollten Aufweitung und nicht-linearen Führung der Fahrbahn führen. Zudem müssten weitere Flächen privater Eigentümer in Anspruch genommen werden.

■ Die Stellungnahme spricht sich für die Erneuerung der Heidestraße aus und regt an, dass für die Bereiche MI 10, MI 11 und MI 12 jeweils die Möglichkeit einer Tiefgaragenzufahrt direkt von der Heidestraße in die Gebäude sowie eine entsprechende Ausfahrt an gleicher Stelle geschaffen werde. Dies stelle für die Erschließung des zukünftigen Quartiers eine deutliche Verbesserung dar und schaffe eine größere Flexibilität.

Abwägung: Zufahrten zu privaten Grundstücken sind nur dort Gegenstand der planfeststellungsersetzenden Regelungen des Bebauungsplans, wo bestehende und voraussichtlich verbleibende Gebäude über solche Zufahrten erschlossen werden (Bestandsschutz). Die Zulassung weiterer Zufahrten zu privaten Grundstücken ist grundsätzlich unter Beachtung der übrigen verkehrlichen, verkehrsrechtlichen und funktionalen Anforderungen möglich. Die Zulassung erfolgt auf Antrag durch das Bezirksamt Mitte von Berlin. Auf Teilabschnitten des hier mit MI 12 bezeichneten Blocks ist eine Bushaltestelle vorgesehen, die voraussichtlich keine Zufahrt zulässt. Auch Aufstellbereiche vor Lichtsignalen („Ampeln“) sind in der Regel nicht für Zufahrten geeignet.

■ Es sei zu begrüßen, dass jetzt nicht mehr von der Heidestraße als dem zukünftigen Boulevard gesprochen werde, was bei der zu erwartenden Verkehrsmenge absurd und beschönigend wäre. Die Stellungnahme begrüßt außerdem die Rücksichtnahme auf die bestehenden Vorgärten. Der Radweg sollte als Radstreifen auf der Fahrbahn geführt werden, was zwar aus der Begründung heraus gelesen werden kann, im Plan selbst aber nicht zu erkennen sei. Die Stellungnahme begrüßt ebenso den Rückbau des Knotens an der Nordhafenbrücke.

Abwägung: Radstreifen auf der Fahrbahn sind planerisch berücksichtigt, sie sind aber nicht Gegenstand der Regelungen des Bebauungsplans, sondern bedürfen gesonderter straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen.

■ Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass die Einhaltung der Grenzwerte für Schadstoffemissionen mit der vorliegenden Planung nicht eingehalten werden können, das sei bei einer Neuplanung nicht hinzunehmen. Es ginge nicht an, die Straße so wie geplant zu bauen und erst danach zu messen (Monitoringauflage) und dann erst - unter Umständen - verkehrsbe-

grenzende Maßnahmen einzuführen. Wenn jetzt schon feststehe, dass die Grenzwerte an mehr Tagen überschritten würden, als das Gesetz zulasse, dann könne die Planung nicht so bleiben, wie sie jetzt sei.

Abwägung: Die städtebauliche Entwicklung der Gebiete beiderseits der künftigen Heidestraße wird mit den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c verfolgt. Das lufthygienische Gutachten zeigt für diese Planungen, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Sinne der 39. BImSchV für diese Planungsgebiete 2025 eingehalten werden, der Planung stehen von daher keine grundsätzlichen lufthygienischen Belange entgegen.

Nur eine frühzeitige und nahezu vollständige Umsetzung der Planung im Bereich der o.g. Pläne vorausgesetzt, kann ab etwa 2013 (früheste anzunehmende Fertigstellung von Vorhaben, voraussichtlich später) bei PM 10 bzw. 2015 (voraussichtlich längste Fortgeltung der höheren Grenzwerte für Stickstoffdioxid) die Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte nicht ganz ausgeschlossen werden, da in diesem Fall die technische Aufwertung des Fahrzeugparks als wesentliche Ursache lufthygienischer Verbesserungen der baulichen Entwicklung nachläuft.

Für diesen Fall und eine begrenzte Zeit (bis zu etwa 10 Jahren: 2015-2025), d.h. bis zum Wirken der technischen Aufwertung des Fahrzeugparks, werden verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, im Rahmen des Monitorings der Gebietsentwicklung ermittelt und durchgeführt (z.B. Verflüssigung des Verkehrs, Verringerung des LKW-Verkehrs, Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus).

■ Es sei unverständlich, warum für die Straße nicht ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, das sei misslich, weil im Bebauungsplanverfahren die Möglichkeit fehle, den landschaftspflegerischen Begleitplan, die Umweltverträglichkeitsprüfung und die spätere Anhörung aller Einwendungen allen anderen Betroffenen, den Behörden und den Naturschutzverbänden vor der amtsinternen Abwägung zur Kenntnis zu geben. Möglicherweise liege hier ein Formfehler vor.

Abwägung: § 17b Abs.2 des Fernstraßengesetzes sieht ausdrücklich die Möglichkeit vor, Änderungen an solchen Straßen auch mit Bebauungsplänen festzusetzen. Dieses Verfahren wurde im vorliegenden Fall gewählt, weil die Verbreiterung nicht aus verkehrlichen Gründen erforderlich wird, sondern aus städtebaulichen Gründen, und um den Verbund mit den städtebaulichen Planungen in den Gebieten beiderseits der Straße zu betonen. Die Beteiligungsmöglichkeiten des Baugesetzbuchs für die Öffentlichkeit sind umfassend und ausreichend und stehen denen des Fachgesetzes nicht nach.

■ Wenn die Heidestraße mit 38 m Querschnitt gebaut würde, habe man erreicht, was heute als B 96 auf dem Tempelhofer und dem Mehringdamm vorzufinden sei: Dieser Straßenzug sei überlastet, Fahrzeuge würden auch durch parallele Straßenzüge fahren.

Die Heidestraße soll als Boulevard dienen und auch die Funktion der B 96 übernehmen. Boulevardcharakter ist im Mehringdamm an vielen Stellen nur möglich, weil der Fußgängerbereich mit Gastronomie durch einen breiten Grünstreifen von den Fahrbahnen getrennt ist.

Abwägung: Es trifft zu, dass das Zusammentreffen unterschiedlicher Anforderungen an Hauptverkehrsstraßen - hohe Verkehrslast, Aufenthalts- und Handelsfunktionen, Bus- und Straßenbahnverkehr - häufig zu nicht zufrieden stellenden Zuständen führt.

Zur Planung und Qualifizierung solcher Straßen bestehen dennoch kaum Alternativen. Die Ableitung von Verkehr auf Alternativtrassen ist in der Innenstadt nur sehr eingeschränkt möglich. Daher setzt der Stadtentwicklungsplan Verkehr u.a. auf eine Reduzierung des individuellen motorisierten Verkehrs und dessen Ersetzung durch andere Verkehrsträger, auch um die Hauptverkehrsstraßen wieder attraktiver zu machen.

■ Parallel zur Heidestraße nach Bebauungsplan 1-63 mit 38 m Querschnitt sollte die Westtrasse gebaut werden, sie mache den Boulevardcharakter der Heidestraße erst möglich. Nach den Vorstellungen des Einwenders hätte die Variante 2, Westtrasse (bahnnahe Trasse), nicht gänzlich aus den Planungsunterlagen entfernt werden sollen. Sie sollte den Durchgangsverkehr von der Heidestraße abziehen. Sie hätte eine kreuzungsfreie Verlängerung, unter der Perleberger Brücke hindurch, direkt zum Friedrich-Krause-Ufer, mit der Fortsetzung: Föhrer Straße, Amrummer Straße, Afrikanische Straße bis zur Müllerstraße ermöglicht. Damit könnte die Müllerstraße fast in ihrer gesamten Länge vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der Boulevardcharakter der Müllerstraße würde dadurch aufgewertet werden. Die genannten Straßen, von Friedrich-Krause-Ufer bis Afrikanische Straße sind weitläufig gestaltet, keine Straßenschluchten, teilweise ohne Anwohner.

Nun wird ein für die Westtrasse benötigter Teil des Geländes durch Planfeststellungsbeschluss zur Nordringanbindung der S 21 als temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn reserviert. Diese temporären Baustelleneinrichtungen sollen nach ca. fünf Jahren (geschätzt) frei werden. Bis dahin könnte das Planfeststellungsverfahren für die Westtrasse durchgeführt werden.

In diesem Zusammenhang solle schon jetzt festgelegt werden, wie die Westtrasse mit der Minna-Cauer-Straße (Nordausgang des Tiergartentunnels) zu verbinden ist. Dafür benötigte Flächen dürfen nicht bebaut werden. Es kann jedoch ein Brückenhaus über der benötigten Straßenverbindung eingeplant werden.

Abwägung: Die Variante einer bahnnahe Trasse wurde geprüft und nach Würdigung verschiedener Kriterien und in Abwägung mit Vor- und Nachteilen anderer Varianten nicht weiter verfolgt. Dies wird in der Begründung dargestellt.

Der Bau einer Hauptverkehrsstraße zum Friedrich-Krause-Ufer mit der Fortsetzung Föhrer Straße, Amrummer Straße, Afrikanische Straße bis zur Müllerstraße wird seit Aufgabe der Stadtautobahnplanung auf dieser Trasse u.a. zum Schutz gewachsener Stadtstrukturen nicht verfolgt und ist seit langem nicht mehr Gegenstand der Verkehrsentwicklungsplanung.

■ Es wird angeführt, dass der Einwender im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn zum Hauptbahnhof eingewendet habe, dass die Invalidenstraße durch das gesamte künftige Verkehrsaufkommen überlastet sein wird und ein Autotunnel (ähnlich dem Tiergartentunnel) vorgeschlagen wurde. Dieser Tunnel solle in Verlängerung der Minna-Cauer-Straße bis zum Nordbahnhof, in Richtung auf die Bernauer Straße zu, verlaufen, mit unterirdischen Anschlüssen der Tiefgaragen vom Bundesverkehrsministerium, vom Naturkundemuseum und von einem Hotel an der Invalidenstraße/Chausseestraße.

Abwägung: Planungskonzepte außerhalb des Bereichs Heidestraße können nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans sein.

■ In der Stellungnahme wird gefragt, warum das Verfahren nicht als Planfeststellungsverfahren geführt wurde. Auch der telefonisch erläuterte Grund, dass die Straßenplanung in Zusammenhang mit der Entwicklung der umliegenden Gebiete stehe, könne nicht nachvollzogen werden. Schließlich sei der Plan ohnehin abgekoppelt (andere Behörde, keine gleichzeitige Auslegung, kein zusammenhängendes Plangebiet). Das Verfahren als B-Planung sei insbesondere deshalb von Nachteil, weil der Landschaftspflegerische Begleitplan, die Umweltverträglichkeitsprüfung und die spätere Anhörung aller Einwendungen mit der Möglichkeit, Anmerkungen nochmals allen anderen Betroffenen und den Behörden vor der amtsinternen Abwägung vorzutragen, im B-Planverfahren fehlten. Sowohl Form als auch Inhalt dieser größeren Straßenplanung machen dies zwingend notwendig. Es handele sich ggf. um einen Formfehler.

Abwägung: § 17b Abs.2 des Fernstraßengesetzes sieht ausdrücklich die Möglichkeit vor, Änderungen an solchen Straßen auch mit Bebauungsplänen festzusetzen. Dieses Verfahren wurde im vorliegenden Fall gewählt, weil die Verbreiterung nicht aus verkehrlichen Gründen erforderlich wird, sondern aus städtebaulichen Gründen, und um den Verbund mit den städtebaulichen Planungen in den Gebieten beiderseits der Straße zu betonen. Die Beteiligungsmöglichkeiten des Baugesetzbuchs für die Öffentlichkeit sind umfassend und ausreichend und stehen denen des Fachgesetzes nicht nach.

■ In diesem Zusammenhang sei zu überlegen, inwiefern ein Planfeststellungsverfahren nicht schon deshalb erforderlich sei, weil durch den B-Plan 1-63 auch der spätere Bau eines S-Bahnhofs eingeplant sei.

Auch der mit dem Plan zusammenhängende Neubau und die Verknüpfung der Quartiersstraßen könnten hier einen Zusammenhang bedeuten. Auch die jetzt etwas verwirrende Situation, dass 2 Pläne aufgestellt werden, wäre dann vermieden worden.

Abwägung: Ein S-Bahnhof ist nicht Gegenstand der Planungen des Plans 1-63. Die Planung der Heidestraße und die Anbindung der Quartierstraßen werden in enger Abstimmung geplant.

Es ist nicht immer zu vermeiden, dass große Plangebiete durch mehrere Teil-Bebauungspläne beplant werden. Eine übergreifende Planungskonzeption und eine entsprechende Erläuterung auch in den Teilplänen ist jedoch gewährleistet.

■ Es wird bemängelt, dass zwar in der Begründung die Bestandssituation auch aus naturschutzfachlicher Sicht gut dargestellt werde, dass aber eine qualitativ gleichwertige Eingriffsbewertung und -bilanzierung völlig fehle. Dies hätten in einem Planfeststellungsverfahren sowohl der Landschaftspflegerische Begleitplan als auch die Umweltverträglichkeitsprüfung geleistet. Völlig unverständlich sei, dass für die Bewertung der Umweltauswirkungen dieser Straßenplanung nicht die Berliner Methode zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen angewendet wurde.

Abwägung: Im Rahmen des Umweltberichts erfolgte basierend auf den Bewertungsansätzen des Auhagen-Verfahrens und auf den gesetzlichen Vorgaben eine verbal-argumentative Beschreibung und Bewertung von Bestands- und Planungssituation für die im Rahmen des Auhagen-Verfahrens zu betrachtenden Schutzgüter (Boden, Klima, Wasser, Biotope, Fauna, Landschaftsbild u. Erholung). Das Bewertungsmodell nach Auhagen mit der umfangreichen Ermittlung von Wertpunkten wurde im vorliegenden Fall nicht angewandt, da angesichts der geringen in Anspruch genommenen Flächengröße und des Ausgangszustandes des Plangebiets mit hauptsächlich bereits versiegelten Verkehrsflächen eine verbal-argumentative Bewertung als ausreichend angesehen wurde, um die Umweltauswirkungen des Vorhabens abzubilden. Sowohl die Neuversiegelung als auch der entsprechende Biotopverlust wurden unter Bezugnahme auf die Flächengröße berücksichtigt. Diesen negativen Auswirkungen der Planung wurden die positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild gegenübergestellt. Zur Vereinfachung der Nachvollziehbarkeit wird der Umweltbericht um eine zusammenfassende, allgemeinverständliche Übersicht der durchgeführten Eingriffsbetrachtung ergänzt

■ In Kapitel II.2.2 Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen werde zwar kurz auf das LaPro, nicht aber auf den FNP Bezug genommen. Im LaPro - wie auch im FNP - gebe es entgegen der Ausführungen der Begründung sehr wohl Aussagen zu diesem Gebiet: überörtliche Grün- und Biotopverbindungen im Süden und Norden des Plangebiets, vielfältige Baumpflanzungen, Entwicklung von Freiflächen, Minimierung von Versiegelung, Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna usw.

Abwägung: Der Umweltbericht wird ergänzt.

■ Auffallend sei ferner, dass es im Vorentwurf keinerlei textliche Festsetzungen gebe, die z.B. die Beleuchtung mit insektenfreundlichen Lampen, die Verwendung standortgerechter heimischer Gehölze (incl. Bäume) regeln.

Abwägung: Der planfeststellungsersetzende Teil des B-Plans trifft i.W. Regelungen zur künftigen Straßenraumaufteilung.

Materialien, Ausstattungen und Bepflanzung sind Gegenstand der weiteren Bauplanung. Die Verwendung insektenfreundlicher LED-Beleuchtung ist vorgesehen, ebenso die Pflanzung von Hainbuchen- und Ulmen-Sorten. Die Pflanzung von Ulmen greift entsprechende Empfehlungen aus der Baumkartierung auf.

■ Die auf Seite 42 genannten Planstraßen 2, 1.2 und 1.1. gebe es nicht im Plan -und sie seien nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die auf Seite 43 erwähnten Vorgärten.

Abwägung: Die genannten Straßenbezeichnungen beziehen sich auf den Bebauungsplan 1-62, jetzt 1-62a, in dessen Aufstellungsverfahren bzw. Plan und Begründung dies erläutert und begründet wird. Es geht darum, durch Unterbrechung der Straßenbegrenzungslinien im vorliegenden Bebauungsplan der im Verfahren befindlichen Nachbar-Planung Rechnung zu tragen. Die genannten Vorgärten sind Bestand und werden in ihrer Lage zutreffend erläutert.

■ Es wird begrüßt, dass in die Bestandserhebungen ein Begleitstreifen von 30 Meter Breite einbezogen wurde (S. 53). Es sei jedoch unverständlich, dass dies nicht in der späteren Eingriffsbewertung ebenfalls erfolgte.

Abwägung: Für die Bestandsbeschreibung wurde zur besseren Verständlichkeit in Bezug auf die Avifauna ein erweiterter Betrachtungsraum über den Geltungsbereich hinaus beschrieben. Die Eingriffsbilanzierung erfolgte jedoch den gesetzlichen Vorgaben entsprechend ausschließlich innerhalb des Geltungsbereichs.

Einwirkungen auf die unmittelbar angrenzenden Flächen werden in den Bebauungsplänen 1-62a, 1-62b und 1-62c im Rahmen der dortigen Eingriffsbilanzierung behandelt.

■ Es sei sachlich und fachlich unzureichend, dass im Umweltbericht unter dem Punkt „Flora“ nur Biotoptypen und Bäume, nicht jedoch die in der externen sog. Umweltprüfung in Tab. 4 aufgeführten wertvollen Pflanzenarten dargestellt wurden.

Abwägung: Die in der Biotop- und Baumkartierung erfassten Pflanzenarten erläutern beispielhaft und ausreichend umfangreich den Bestand des kartierten Gebiets. Der Bericht zur Biotopkartierung verzeichnet kein Vorkommen geschützter oder besonders wertvoller Pflanzenarten im Geltungsbereich des B-Plans 1-63; die Kartierung umfasst jedoch ein wesentlich größeres Gebiet beiderseits der Heidestraße.

■ Tatsächliche Folgerungen aus dem Vorkommen teils streng geschützter Tier- und Pflanzenarten würden in der Begründung zum B-Plan nicht gezogen. Dies müsse nachgeholt werden.

Abwägung: Die Biotopkartierung und die faunistischen Erfassungen erfolgten für das Gesamtareal beiderseits der Heidestraße. Innerhalb dieses Gebietes wurden vereinzelt auch Rote-Liste-Arten festgestellt, nicht jedoch innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1-63. Für die Tierwelt erfüllt der Großteil des Geltungsbereichs keine Lebensraumfunktion.

■ Eine Einschätzung des Eingriffstatbestandes ausschließlich anhand der Neuversiegelung wird für dieses Plangebiet unter Kenntnis der beschriebenen Arten und Biotope strikt abgelehnt.

Man erwarte eine Bilanzierung nach dem o.g. Berliner Verfahren. Ein Vegetationsflächenverlust und eine Entsiegelung müssten qualitativ nicht dasselbe sein, solange nicht die Wertigkeit des Bestands und der Planung gleich seien. Die beschriebenen neuen Vegetationsflächen „Mittelstreifen“ und „Baumscheiben“ (unzusammenhängende Kleinstflächen) seien auf jeden Fall geringer zu werten als der Bestand, erst recht am Rand bzw. auf einer Straße mit derart hohem zu erwartetem Verkehrsaufkommen.

Abwägung: Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgte auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben und in Anlehnung an das Auhagen-Verfahren eine flächenbezogene, verbalargumentative Beschreibung und Bewertung von Bestands- und Planungssituation für die zu betrachtenden Schutzgüter (Boden, Klima, Wasser, Biotope, Fauna, Landschaftsbild u. Erholung). Es ist somit nicht zutreffend, dass zur Ermittlung des Eingriffstatbestandes nur die Neuversiegelung betrachtet wurde.

Die Wertigkeit der künftigen Vegetationsflächen (Mittelstreifen, Baumscheiben) hängt von der Ausgestaltung der Flächen ab. Im weiteren Verfahren wird eine naturschutzfachlich wünschenswerte Ausgestaltung der Vegetationsflächen im Rahmen der Bauplanung verfolgt. Angesichts der derzeit überwiegend geringwertigen Ausgangsbiopte und der vorgesehenen Ausführung der künftigen Straße ist hier nicht mit einer Verschlechterung zu rechnen.

■ Die Versiegelungsbilanzierung des Landesstraßenabschnitts auf S. 68 Mitte sei nicht nachvollziehbar. Was ist Erweiterungsfläche A? Welche geringfügige Überschreitung gibt es und wieso? Wie ergibt sich ein Wert von 548 m²? Wieso liegt kein Eingriff vor? Und wie groß ist das verbleibende Defizit für den Bundesstraßenabschnitt (S. 68 unten)? 3.306 m²?

Abwägung: Die Unterscheidungen innerhalb des Geltungsbereichs nehmen Bezug auf die planungsrechtlich unterschiedlich zu beurteilenden Abschnitte der bestehenden und künftigen Heidestraße, aus denen sich nach geltendem Planungsrecht unterschiedliche zulässige Versiegelungsgrade ergeben.

Für den Abschnitt Landesstraße (nördlicher Teilbereich) ergibt sich aufgrund des geltenden Planungsrechts kein Eingriff.

Im übrigen Geltungsbereich, für den der Bebauungsplan planfeststellungsersetzende Wirkung hat, werden 3.306 m² anrechenbar neu versiegelt.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird die Erläuterung im Umweltbericht ergänzt.

Wie im Umweltbericht dargestellt, ist vor dem Hintergrund der Altlastensituation im Plangebiet nicht ohne Weiteres ausschließlich von negativen Folgen durch Neuversiegelungen auszugehen.

■ Empörend sei die unter der Überschrift Biotope und Lebensraumfunktionen genannte Behauptung, dass die Umgestaltung der Heidestraße insgesamt einen positiven Einfluss auf

das Stadtbild habe. Ist das Stadtbild ein Biotop? Ist das Stadtbild ein Lebensraum für Tiere und Pflanzen?

Abwägung: Analog zu einer Eingriffsbeurteilung unter Anwendung des Berliner Bewertungsmodells werden die Schutzgüter nach getrennter Betrachtung bei der Beurteilung der Eingriffsschwere im Gesamtzusammenhang bewertet.

Der Umweltbericht stellt analog zum Vorgehen der Auhagen-Methode nach Feststellung der negativen Auswirkungen auch die positiven Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Mensch und Landschafts- bzw. Stadtbild dar.

Die Überschrift wird geändert.

■ Es wird eine nachvollziehbare Bilanzierung erwartet, warum Neupflanzungen von 55 Bäumen einen Verlust von 3.306 m² Biotopfläche kompensieren. Genauso wenig nachvollziehbar sei, dass Boden/ Bodenverlust durch die Neustrukturierung eines Straßenquerschnitts kompensiert werden könne.

Abwägung: Analog zu einer Eingriffsbeurteilung unter Anwendung des Berliner Bewertungsmodells werden die Schutzgüter nach getrennter Betrachtung bei der Beurteilung der Eingriffsschwere im Gesamtzusammenhang bewertet.

Es findet keine direkte „Verrechnung“ der negativen und positiven Planungsauswirkungen statt, sondern eine Darstellung der zur Abwägung stehenden Sachverhalte. Dem Verlust (geringwertiger) Biotopfläche und Neuversiegelung (belasteten) Bodens stehen die Neupflanzung von Bäumen und die Neugestaltung (Aufwertung) des Stadtbildes gegenüber.

■ Die ausreichende Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft sei nicht bewiesen, da es keine nachvollziehbare Eingriffsbilanzierung gebe, die Bestand und Planung fachgerecht bewerte. Es solle noch eine nachvollziehbare Eingriffsbilanzierung erfolgen, bevorzugt nach o.g. Berliner Verfahren.

Abwägung: Dass der Bebauungsplan Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht, wird im Umweltbericht dargelegt.

Eine nachvollziehbare Eingriffsbilanzierung wurde durchgeführt. Sie erfolgte auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben und in Anlehnung an das Auhagen-Verfahren als flächenbezogene, verbal-argumentative Beschreibung und Bewertung von Bestands- und Planungssituation für die im Rahmen des Auhagen-Verfahrens zu betrachtenden Schutzgüter (Boden, Klima, Wasser, Biotope, Fauna, Landschaftsbild u. Erholung) unter Berücksichtigung der jeweiligen Bewertungskriterien.

Das Bewertungsmodell nach Auhagen mit der umfangreichen Ermittlung von Wertpunkten wurde im vorliegenden Fall nicht angewandt, da angesichts der geringen in Anspruch genommenen Flächengröße und des Ausgangszustandes des Plangebiets mit hauptsächlich bereits versiegelten Verkehrsflächen eine verbal-argumentative Bewertung als ausreichend angesehen wird, um die Umweltauswirkungen des Vorhabens abzubilden. Sowohl die Neu-

versiegelung, als auch der entsprechende Biotopverlust wurden unter Bezugnahme auf die Flächengröße berücksichtigt. Diesen negativen Auswirkungen der Planung wurden die positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild gegenübergestellt.

Zur Vereinfachung der Nachvollziehbarkeit wird der Umweltbericht um eine zusammenfassende, allgemeinverständliche Übersicht der durchgeführten Eingriffsbetrachtung ergänzt.

■ Den Aussagen zu Vermeidung und Minimierung der Eingriffsfolgen stimmt der Einwender zu. Aus praktischen Erfahrungen seien zusätzlich laufende Überprüfungen z.B. von Baumschutzvorrichtungen notwendig.

■ Neue größere Straßen, zumal im Zusammenhang mit der Entwicklung anliegender Gebiete, zögen mehr Verkehr an. Dass die Grenzwerte für Emissionen voraussichtlich überschritten werden, stellt die Begründung zum B-Plan richtig fest.

Da dies aber bereits jetzt bekannt sei, sei es zu spät, erst nach deren Messung und dann auch noch u.U. verkehrssenkende Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte zu überlegen. Diese müssten bereits jetzt in die vorliegende Planung einfließen. Wenn die Straße fertig ist, sei es zu spät. Da helfe auch kein geplantes Monitoring, auch wenn man dieses begrüße.

Abwägung: Die Verkehrsprognose kommt zu dem Ergebnis, dass allein der Umbau der Heidestraße nicht zu einer Zunahme von Verkehr führen wird. Zusätzlicher Verkehr ist hingegen auf die städtebauliche Entwicklung des Gebiets um die Heidestraße zurück zu führen.

Hier gilt die Abwägung, dass im Sinne der Innenentwicklung das abgestimmte, städtebauliche Konzept für den Bereich Heidestraße weiter verfolgt wird, auch wenn zeitlich begrenzte bzw. auf einen Einzelabschnitt des künftigen Straßenraums der Heidestraße beschränkte Grenzwertüberschreitungen des Tageswerts für PM10 nicht ausgeschlossen werden können.

Eine allein auf lufthygienische Aspekte ausgerichtete Baustruktur ist nicht Ziel der Planung; die Straßen begleitende Baukörper mögen aus lufthygienischer Sicht zu kritisieren sein, neben städtebaulich-gestalterischen Gründen spricht aber vor allem die Abschirmung von Verkehrslärm für diese Baustruktur, was eine Entwicklung ausgedehnter, qualitätvoller neuer Stadtquartiere beiderseits der Heidestraße und damit in zentraler Lage der Innenstadt erst ermöglicht.

Der Plangeber vertraut darauf, dass die künftig erforderlichen Maßnahmen eines Monitorings im Sinne des Baugesetzbuchs (§ 4c BauGB) durch die zuständigen Stellen des Landes Berlin umgesetzt und verkehrlich mögliche und sinnvolle Maßnahmen zur Verminderung der Luftbelastung auch durchgeführt werden.

■ Der Einwender wiederholt, dass aufgrund der bereits beschriebenen inhaltlichen und räumlichen Zusammenhänge eine Trennung der B-Pläne 1-63 und 1-62 falsch war.

Abwägung: Das Fernstraßengesetz sieht in § 17b Abs. 2 ausdrücklich die Möglichkeit vor, Änderungen an solchen Straßen auch mit Bebauungsplänen zu planen.

Dieses Verfahren wurde im vorliegenden Fall gewählt, um den Verbund mit den städtebaulichen Planungen in den Gebieten beiderseits der Straße zu betonen. Die Beteiligungsmöglichkeiten des Baugesetzbuches für die Öffentlichkeit erscheinen umfassend und ausreichend.

■ In den B-Plan sollten entsprechend dem planfeststellungsersetzenden Plan die nach Anlage der Planzeichenverordnung 90 unter Nr. 13 aufgeführten Zeichen für Bäume, sonstige, Bepflanzungen und Umgrenzungen von Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen eingezeichnet werden. Dies beziehe sich auf das gesamte Plangebiet.

Zur Erhöhung des Vegetationsanteils im Gebiet und zur Minimierung der Eingriffe schlägt man vor, dass die Straßenbaumabstände geringer als 13 Meter sein sollen.

Abwägung: Die Pflanzung von Bäumen wird im Bebauungsplan für den Abschnitt südlich der Heidestraße als Zufahrt zur Nordhafenbrücke verbindlich geregelt; für den Nordabschnitt (Landesstraße) wird die Pflanzung als Hinweis im Plan geführt, die Baumpflanzungen sind Gegenstand der Bauplanung. Eine Selbstbindung des Landes Berlin wird nicht verfolgt.

Dem Vorschlag, Bäume in geringerem Abstand zu pflanzen wird nicht entsprochen. Die verbleibenden Flächen zwischen Bäumen im Mittelstreifen sollen für Strauchpflanzungen genutzt und insgesamt ein eher lichter Charakter des Mittelstreifens erreicht werden.

■ Aus dem planfeststellungsersetzenden Plan ergäbe sich, dass es Raum für weitere Baumpflanzungen gebe (von Norden nach Süden):

- a) westlich der Straße neben einer Zahl (Flurstück?) 223
- b) schräg gegenüber auf der anderen Kreuzungsseite,
- c) westlich i.e. neben einer Nr. 22 300 und
- d) gegenüberliegend - usw. auf dem rechten Planteil

- ab Anschluss A gebe es weitere Möglichkeiten und insgesamt sicher auch einige in dem geplanten Mittelstreifen (d) bis X)).

Die möglichen Baumstandorte im nördlichen Plangebiet ohne planfeststellungsersetzenden Plan seien in diesem bereits grau dargestellt. Hier schlägt man zusätzlich zu den Festsetzungen der Bäume und Baumscheiben per Planzeichen vor, die begrünte Böschung im gesamten südlichen Teil als Fläche mit Bindungen für Bepflanzungen im B-Plan einzustellen - auch als Erfüllung der Forderungen des LaPro (Biotopverbund usw.).

Abwägung: Der Anregung wird nicht entsprochen, da in den genannten Bereichen aus verkehrstechnischen Gründen und aus Gründen des Baumschutzes Pflanzungen nicht möglich sind; so würde u.a. die Mindestbreite für Pflanzstreifen von 3 m unterschritten werden. Eine naturschutzfachlich förderliche Ausführung der unversiegelten Bereiche des Straßenraums wird in der Bauplanung verfolgt.

Flächen von Böschungen liegen nicht im nördlichen Teil des Geltungsbereichs und nicht südlich von diesem. U.U. sind die Böschungen östlich des Geltungsbereichs in der Ufer begleitenden Parkanlage gemeint. Sie sind bereits gärtnerisch angelegt.

Für diese Parkanlage werden Aufwertungsmaßnahmen geprüft, die ggf. als Ausgleichmaßnahmen für Eingriffe im Plangebiet 1-62a westlich der Heidestraße herangezogen werden.

■ Als zusätzliche mögliche Ausgleichsfläche für Flora, Fauna und Biotope schlägt man die Einbeziehung des kleinen Grundstücks im Nordwesten (südlich der Fennstr. / westlich der Heidestr.) vor, die jetzt als kleiner Parkplatz genutzt werde.

Abwägung: Die genannte Fläche soll als Fußgängerbereich vor dem geplanten Zugang zu einem künftigen S-Bahnhof angelegt werden.

■ Eine weitere, im LaPro dargestellte Biotopverbindung liegt i.e. an der Stelle, an der auch die Nr. 22 700 im planfeststellungsersetzenden Plan liegt und im Bereich der Döberitzer Straße.

■ Die Verwendung o.g. Planzeichen im B-Plan seien notwendig, um die Zusammengehörigkeit und Gleichheit mit dem planfeststellungsersetzenden Plan herzustellen und zu verdeutlichen.

Abwägung: Die unterschiedliche Festsetzungssystematik und Plandarstellung geht auf unterschiedliche Rechtsgrundlagen der Abschnitte der Heidestraße südlich und nördlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke zurück.

Die angestrebte Einheitlichkeit der Gestaltung wird durch die Darstellung der geplanten Straßenraumaufteilung als Hinweis auch im Nordabschnitt verdeutlicht und durch eine einheitliche Bauplanung auch praktisch verfolgt.

■ Um mehr Vegetation, vor allem Straßenbäume, im Gebiet unterzubringen, sei es nicht nur möglich und notwendig, deren Abstände zu verringern und unnötige Lücken zu schließen, sondern es müsse auch eine Festsetzung geben, dass großkronige Bäume zu pflanzen seien.

Hilfreich für die richtige Auswahl sei außerdem die Einfügung einer Pflanzliste hinter den Textfestsetzungen im B-Plan.

Abwägung: Die Baumabstände sollen im Mittelstreifen zugunsten von Strauchpflanzungen nicht verringert werden, in den Seitenbereichen werden Flächen für verkehrliche Funktionen benötigt, z.B. Parkstände für PKW, Bushaltestellen, Fußgängerüberwege etc.

Die Verwendung großkroniger Bäume wird im Rahmen der Bauplanung vorgesehen; eine Selbstbindung des Landes Berlin im Bebauungsplan ist hierzu nicht erforderlich.

Die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung eingestellt worden; sie führten im Ergebnis nicht zu Änderungen des Bebauungsplanentwurfs. Die Begründung wurde im Teil Umweltbericht korrigiert und ergänzt.

IV.7 Benachrichtigung der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB über die öffentliche Auslegung benachrichtigt. Es gingen zwei Stellungnahmen ein, die wie folgt bei der Planung berücksichtigt wurden:

Bodenbelastungen

■ Der Fachbereich Umwelt des Bezirksamts Mitte (Bodenschutzbehörde) beurteilt die im Rahmen der Untersuchungen ermittelten Bodenkontaminationen. Für die Flächen 807, 831, 16346, 10762 und 383 des Bodenbelastungskatasters (BBK) wird eingeschätzt, dass, bezogen auf die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 liegenden Flächenanteile, keine sanierungspflichtigen Kontaminationen vorliegen. Für die Fläche 1282 BBK (Dieselölschaden Heidestraße 17) wird von einem kleinräumigen sanierungsbedürftigen Schaden ausgegangen, der auch in den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans reichen könnte. Die BBK-Fläche 10262 konnte nicht abschließend beurteilt werden, da Boden- und Grundwasseruntersuchungen noch nicht abgeschlossen waren.

Mit Schreiben vom 13.11.2012 aktualisierte die Behörde ihre Stellungnahme. Danach kann auf Grund der nun vorliegenden Erkenntnisse auch für die BBK-Fläche 10262 eine abschließende Beurteilung in Bezug auf das Bebauungsplanverfahren abgegeben werden. Danach befinden sich auf der Fläche sanierungsbedürftige Bodenverunreinigungen. Sie können jedoch relativ einfach im weiteren Verfahren, z.B. baubegleitend, durch Aushub des belasteten Materials beseitigt werden. In Bezug auf den Dieselölschaden wird mitgeteilt, dass die Sanierung inzwischen inhaltlich und zeitlich mit dem Grundstückseigentümer abgestimmt wurde.

Abwägung: Die Begründung wurde dem aktuellen Sachstand entsprechend angepasst.

Die Stellungnahmen der Bodenschutzbehörde bestätigen, dass im Geltungsbereich vorhandene Altlasten der Planung des Bebauungsplans 1-63 nicht entgegenstehen. Da die Sanierung sanierungspflichtiger Boden- und Grundwasserschäden in nachgelagerten Verfahren realisiert werden wird, sind Regelungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht erforderlich.

Immissionsschutz

■ Die für Immissionsschutz zuständige Stelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bemängelt Angaben zur Luftreinhalteplanung im Umweltbericht. So ist nicht nachzuvollziehen, warum für den südlichen Teil des Plangebietes die Luftaustauschkapazität „als gut“ eingestuft wird, obwohl die Windgeschwindigkeit mit bis zu 1.2 m/s sehr gering sein soll, während im zentralen Bereich des Plangebietes „eine geringe „Luftaustauschkapazität“ unterstellt wird, obwohl die Windgeschwindigkeit mit 1.5 – 3.5 m/s anscheinend wesentlich höher ist. Da die Austauschfähigkeit der Atmosphäre mit der Windgeschwindigkeit zunimmt,

kann die genannte Aussage nicht richtig sein. Gleiches gilt für die Behauptung, dass der Wind im nördlichen Plangebiet „hauptsächlich aus Osten“ kommt. Dies kann nicht zutreffen, denn sämtliche verfügbaren Windmessungen im Großraum Berlin zeigen ein deutliches Häufigkeitsmaximum für West-/ Südwestwind. Ein Häufigkeitsmaximum von Ostwind ist angesichts fehlender orografischer Gliederung praktisch ausgeschlossen.

Abwägung: Die Formulierung im Umweltbericht wird wie folgt angepasst: Laut den Daten des Umweltatlases ist der Luftaustausch im Bereich der Verkehrsfläche der Heidestraße als gering einzustufen, im nördlichen Teil des Plangebiets weist das bodennahe Windfeld Geschwindigkeiten von 0,5 bis 1 m/s in Richtung Westen auf. Ein Kaltluftmassenstrom von Osten nach Westen wird für diesen Teil des Geltungsbereichs auch durch das Klimagutachten (2009) bestätigt. Für die Heidestraße ist der Kaltluftvolumenstrom laut Umweltatlas mit bis zu 80 m³/s insgesamt als sehr gering einzustufen.

Ferner wird angemerkt, dass die Austauschfähigkeit im übrigen nicht nur von den meteorologischen Verhältnissen, sondern maßgeblich auch von der Straßengeometrie geprägt sei. Bei wachsendem Abstand und/oder geringerer Höhe der im Zuge der Heidestraße befindlichen bzw. geplanten Gebäude verbessern sich die Austauschbedingungen, so dass die Immissionsbelastung bei unveränderten sonstigen Randbedingungen (Meteorologie, Verkehrsbelastung, Emissionen) sinkt.

Abwägung: Die Formulierung im Umweltbericht wird den Angaben entsprechend angepasst.

■ Die für Immissionsschutz zuständige Stelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt schätzt ferner als problematisch ein, dass hinsichtlich möglicher Grenzwertüberschreitungen keine Konfliktbewältigung im Bebauungsplan erfolgt.

Bei früherer Fertigstellung der Bauvorhaben (vor Eintreten der Luft entlastenden Maßnahmen bis 2025) wird zwar auf ein Monitoring und temporär befristete verkehrliche Maßnahmen verwiesen – unklar bleibt aber die Zuständigkeit (wer macht/bezahlt Monitoring, wer ergreift Maßnahmen) und ob solche Maßnahmen im Innenstadtbereich überhaupt verkehrlich möglich sind (angesichts gleichfalls zu schützender anderer Straßen).

Die Grenzwertüberschreitung Tageswert PM₁₀ wird für 2025 am Immissionspunkt F/F1 ermittelt. Im Ist-Zustand liegt hier keine Überschreitung vor. Insofern ist die GW-Überschreitung dem Planvorhaben (in Kombination 1-62 und 1-63) anzulasten. Die verkehrlichen Minderungspotentiale sind vom Grunde her geeignete Maßnahmen. Ob diese aber an dieser Stelle greifen können, ist angesichts des sicherlich doch optimal geplanten Verkehrsablaufs und der verkehrlichen Bedeutung der Heidestraße (Bundesfernstraße mit Tiergartentunnel) sehr zweifelhaft. Zudem ist dabei gleichfalls dem Schutz des umgebenden Straßennetzes Rechnung zu tragen. Diese Fragen sind bereits im Planvorhaben zu klären und können nicht einer nachgeordneten Fachplanung überlassen werden, denn im Jahr 20xx, wenn wesentliche Teile des Planvorhabens realisiert sein werden, ist es zu spät, festzustellen, dass diese Maßnahmen nicht realisierbar sind. Wir schlagen deshalb vor, die Planvorhaben

hinsichtlich der vorgesehenen Baustrukturen zu prüfen, da diese einen hohen Einfluss auf die Ausbreitung der Schadstoffe und damit auf die Höhe Immissionsbelastung haben.

Abwägung:

Der Plangeber vertraut darauf, dass die künftig erforderlichen Maßnahmen eines Monitorings im Sinne des Baugesetzbuchs (§ 4c BauGB) durch die zuständigen Stellen des Landes Berlin umgesetzt und verkehrlich mögliche und sinnvolle Maßnahmen zur Verminderung der Luftbelastung auch durchgeführt werden.

Der angesprochene Sachverhalt einer prognostizierten Grenzwertüberschreitung beim Tageswert PM10 für 2025 wird in der Begründung bereits zutreffend wieder gegeben. Ebenso die Abwägung, dass im Sinne der Innenentwicklung das abgestimmte, städtebauliche Konzept für den Bereich Heidestraße weiter verfolgt wird, auch wenn zeitlich begrenzte bzw. auf einen Einzelabschnitt des künftigen Straßenraums der Heidestraße beschränkte Grenzwertüberschreitungen des Tageswerts für PM10 nicht ausgeschlossen werden können.

Eine allein auf lufthygienische Aspekte ausgerichtete Baustruktur ist nicht Ziel der Planung; die Straßen begleitende Baukörper mögen aus lufthygienischer Sicht zu kritisieren sein, neben städtebaulich-gestalterischen Gründen spricht aber vor allem die Abschirmung von Verkehrslärm für diese Baustruktur, was eine Entwicklung ausgedehnter, qualitätvoller neuer Stadtquartiere beiderseits der Heidestraße und damit in zentraler Lage der Innenstadt erst ermöglicht.

Die im Rahmen der Benachrichtigung der Behörden vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung eingestellt worden; sie führten im Ergebnis nicht zu Änderungen des Bebauungsplanentwurfs. Die Begründung wurde im Teil Umweltbericht korrigiert und ergänzt.

IV.8 Erneute Beteiligung des Eisenbahnbundesamtes

Zu dem durch die geplante Erweiterung der Heidestraße nach Westen erforderlichen Eingriff in bestehende Ausgleichspflanzungen für Verkehrsmaßnahmen im zentralen Bereich (Ausgleichsmaßnahme 2.4 VZB) und den geplanten entsprechenden Ausgleich im Bereich einer durch den Bebauungsplan 1-62a geplanten öffentlichen Grünfläche nördlich der Döberitzer Straße wurde das Eisenbahnbundesamt durch Mail vom 21.5.2012 nochmals gesondert um Stellungnahme gebeten. Durch Mail vom 5.6.2012 hat das Eisenbahnbundesamt erklärt, dass gegen den geplanten Eingriff und die geplante Kompensation keine Bedenken bestehen.

Das Eisenbahnbundesamt hat ferner durch Schreiben vom 31.5.2012 darüber informiert, dass das parallel zum Bebauungsplanverfahren 1-63 durchgeführte Planänderungsverfahren für den Döberitzer Grünzug, der als Ausgleichsmaßnahme durch Planfeststellungsbeschluss für die Verkehrsanlagen im Zentralen festgesetzt ist, voraussichtlich nicht vor Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 abgeschlossen wird.

Auf den betroffenen geringfügigen Flächenanteilen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 liegen (vgl. I.3.4.11.3), können daher bis zur Wirksamkeit der Planänderung für den Döberitzer Grünzug die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 (Verkehrsflächen) nicht umgesetzt werden. Ein entsprechender Vollzugsvorbehalt wurde durch Kennzeichnung der Fläche westlich der bestehenden Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Döberitzer Straße und Einfügung der textlichen Festsetzung Nr. 4 (vgl. II.4.3) in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen. Das Eisenbahnbundesamt wurde hiervon durch Mail vom 5.6.2012 in Kenntnis gesetzt und durch Mail vom 29.10.2012 mit Fristsetzung bis 13.11.2012 nochmals gesondert um Zustimmung gebeten. Da nach Ablauf der Frist keine erneute Äußerung eingetroffen ist, kann von einer Zustimmung ausgegangen werden.

V. RECHTSGRUNDLAGEN

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). In Verbindung mit dem

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. 692) sowie dem

Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I. S: 2585).

Aufgestellt:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

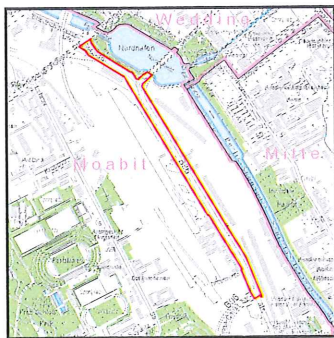
Abteilung II - Städtebau und Projekte -

Berlin, den.....2012

.....

Abteilungsleiter

Übersichtskarte 1:10 000



Entwurf
noch nicht rechtsverbindlich
Stand: 27.09.2012
Stadt 4 446

Bebauungsplan 1 - 63

für die Verbreiterung der Heidestraße
zwischen Minna-Cauer-Straße und
Perleberger Straße
im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit
(Blatt 1 von 2 Blättern)



Textliche Festsetzungen

- Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist innerhalb der Fläche ABCDEFGHIJKMNOA nicht Gegenstand der Festsetzung.
- Zwischen den Punkten P und Q wird die festgesetzte Straßenbegrenzungslinie aufgehoben.
- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 Baugesetzbuch bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.
- Innerhalb der Fläche RSTUR ist die festgesetzte Nutzung dieser Fläche bis zum Zeitpunkt der Unwirksamkeit der eisenbahntechnischen Planfeststellung unzulässig.

Planfeststellungseretzende Inhalte siehe Blatt 2.

Koordinatenverzeichnis Koordinatensystem Soldner Berlin Netz 88		
Punkt	y	x
B	22037,88	23378,46
C	22050,80	23357,06
D	22055,34	23351,02
E	22061,26	23345,46

Die eingezeichneten Straßen- und Baufluchtlinien sind, soweit Fluchtlinienpläne nicht vorliegen, vorhandenen Unterlagen (B-Pläne des Zentr. Verm. Amtes, Akten der Bauaufsicht u.a.) entnommen. Die Feststellungsdaten dieser Fluchtlinien sind nicht bekannt.

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein Grundstücksverzeichnis

Maßstab 1:1000

Planunterlage: Karte von Berlin 1:1000
Stand September 2012

1 - 63 (Blatt 1 von 2 Blättern)

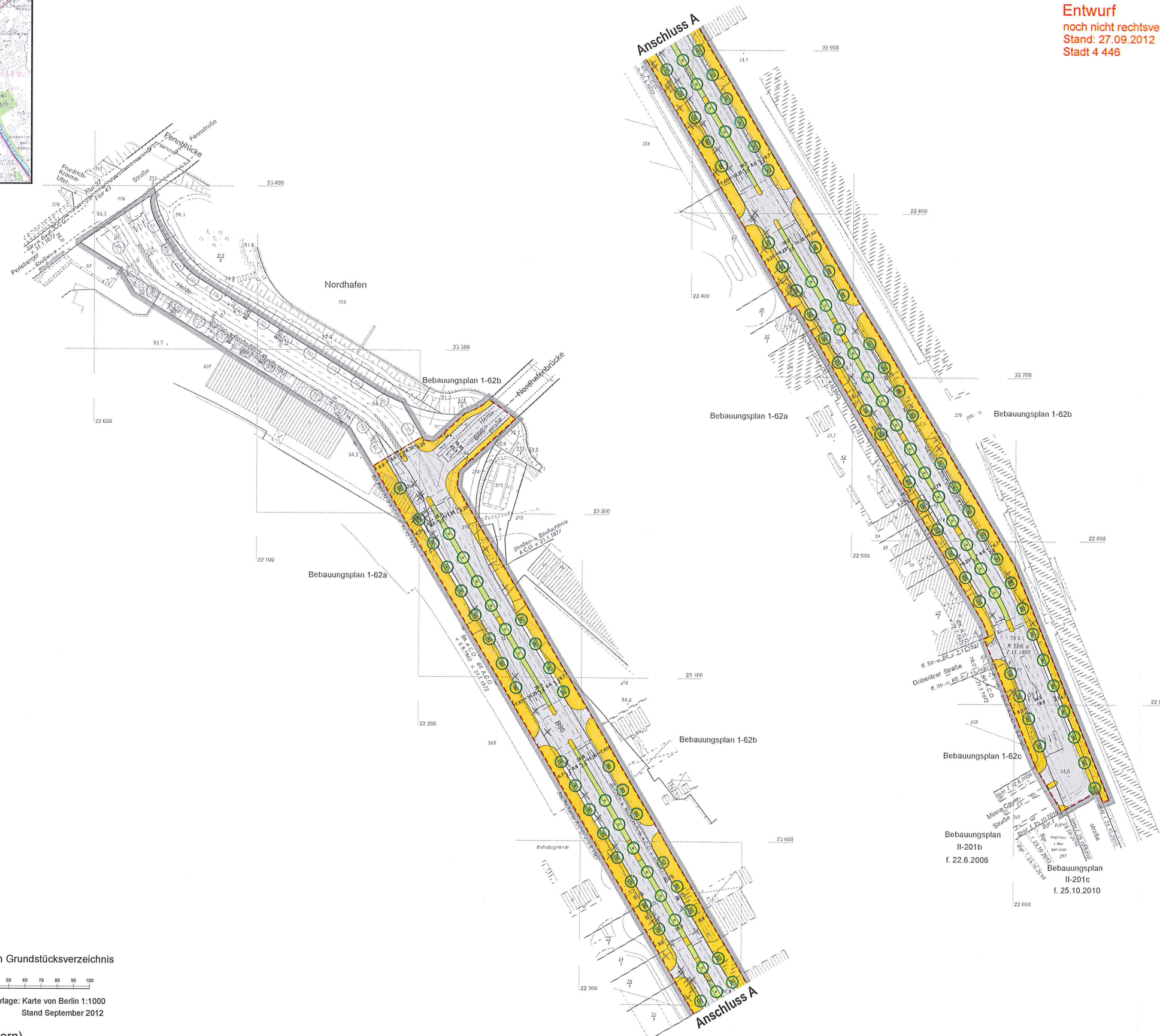
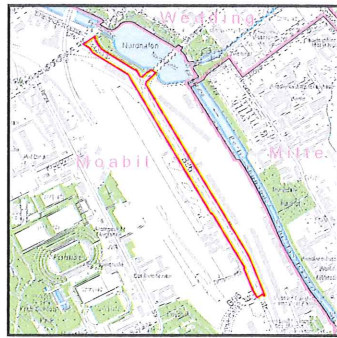
Zu diesem Bebauungsplan gehört
das Deckblatt vom 27.09.2012
(in diesen Entwurf eingearbeitet).

Zeichenerklärung

Art und Maß der baulichen Nutzung		Festsetzungen	
Kommunale	12.1	Grundfläche	12.1
Kommunale	12.2	Zahl der Vollgeschosse	12.2
Kommunale	12.3	Mindest- und Höchstmaß	12.3
Kommunale	12.4	zwingend	12.4
Kommunale	12.5	ohne Bauweise	12.5
Kommunale	12.6	Nur Einzelbauweise zulässig	12.6
Kommunale	12.7	Nur Doppelbauweise zulässig	12.7
Kommunale	12.8	Nur Gruppenbauweise zulässig	12.8
Kommunale	12.9	Nur Einzel- und Doppelbauweise zulässig	12.9
Kommunale	12.10	Geschlossene Bauweise	12.10
Ländliche		Ländliche	
Ländliche	13.1	Baugruppe	13.1
Ländliche	13.2	Linie zur Abgrenzung d. Umfangs von Abwärgungen	13.2
Ländliche	13.3	Höhe baulicher Anlagen oder eines Baugruppen	13.3
Ländliche	13.4	Mindest- und Höchstmaß	13.4
Ländliche	13.5	Frei	13.5
Ländliche	13.6	Frei	13.6
Ländliche	13.7	Frei	13.7
Ländliche	13.8	Frei	13.8
Ländliche	13.9	Frei	13.9
Ländliche	13.10	Frei	13.10
Ländliche	13.11	Frei	13.11
Ländliche	13.12	Frei	13.12
Ländliche	13.13	Frei	13.13
Ländliche	13.14	Frei	13.14
Ländliche	13.15	Frei	13.15
Ländliche	13.16	Frei	13.16
Ländliche	13.17	Frei	13.17
Ländliche	13.18	Frei	13.18
Ländliche	13.19	Frei	13.19
Ländliche	13.20	Frei	13.20
Ländliche	13.21	Frei	13.21
Ländliche	13.22	Frei	13.22
Ländliche	13.23	Frei	13.23
Ländliche	13.24	Frei	13.24
Ländliche	13.25	Frei	13.25
Ländliche	13.26	Frei	13.26
Ländliche	13.27	Frei	13.27
Ländliche	13.28	Frei	13.28
Ländliche	13.29	Frei	13.29
Ländliche	13.30	Frei	13.30
Ländliche	13.31	Frei	13.31
Ländliche	13.32	Frei	13.32
Ländliche	13.33	Frei	13.33
Ländliche	13.34	Frei	13.34
Ländliche	13.35	Frei	13.35
Ländliche	13.36	Frei	13.36
Ländliche	13.37	Frei	13.37
Ländliche	13.38	Frei	13.38
Ländliche	13.39	Frei	13.39
Ländliche	13.40	Frei	13.40
Ländliche	13.41	Frei	13.41
Ländliche	13.42	Frei	13.42
Ländliche	13.43	Frei	13.43
Ländliche	13.44	Frei	13.44
Ländliche	13.45	Frei	13.45
Ländliche	13.46	Frei	13.46
Ländliche	13.47	Frei	13.47
Ländliche	13.48	Frei	13.48
Ländliche	13.49	Frei	13.49
Ländliche	13.50	Frei	13.50
Ländliche	13.51	Frei	13.51
Ländliche	13.52	Frei	13.52
Ländliche	13.53	Frei	13.53
Ländliche	13.54	Frei	13.54
Ländliche	13.55	Frei	13.55
Ländliche	13.56	Frei	13.56
Ländliche	13.57	Frei	13.57
Ländliche	13.58	Frei	13.58
Ländliche	13.59	Frei	13.59
Ländliche	13.60	Frei	13.60
Ländliche	13.61	Frei	13.61
Ländliche	13.62	Frei	13.62
Ländliche	13.63	Frei	13.63
Ländliche	13.64	Frei	13.64
Ländliche	13.65	Frei	13.65
Ländliche	13.66	Frei	13.66
Ländliche	13.67	Frei	13.67
Ländliche	13.68	Frei	13.68
Ländliche	13.69	Frei	13.69
Ländliche	13.70	Frei	13.70
Ländliche	13.71	Frei	13.71
Ländliche	13.72	Frei	13.72
Ländliche	13.73	Frei	13.73
Ländliche	13.74	Frei	13.74
Ländliche	13.75	Frei	13.75
Ländliche	13.76	Frei	13.76
Ländliche	13.77	Frei	13.77
Ländliche	13.78	Frei	13.78
Ländliche	13.79	Frei	13.79
Ländliche	13.80	Frei	13.80
Ländliche	13.81	Frei	13.81
Ländliche	13.82	Frei	13.82
Ländliche	13.83	Frei	13.83
Ländliche	13.84	Frei	13.84
Ländliche	13.85	Frei	13.85
Ländliche	13.86	Frei	13.86
Ländliche	13.87	Frei	13.87
Ländliche	13.88	Frei	13.88
Ländliche	13.89	Frei	13.89
Ländliche	13.90	Frei	13.90
Ländliche	13.91	Frei	13.91
Ländliche	13.92	Frei	13.92
Ländliche	13.93	Frei	13.93
Ländliche	13.94	Frei	13.94
Ländliche	13.95	Frei	13.95
Ländliche	13.96	Frei	13.96
Ländliche	13.97	Frei	13.97
Ländliche	13.98	Frei	13.98
Ländliche	13.99	Frei	13.99
Ländliche	14.00	Frei	14.00

Aufgestellt: Berlin, den 06.01.2012
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
für die Abteilung III
Stadtentwicklungsamt Mitte
Fachbereich Kataster und Vermessung
Willamowski
Fachbereichleiter
für die Abteilung II
Kühne
Abteilungsleiter
Der Bebauungsplan wurde in der Zeit vom 10.01.2012 bis einschließlich 10.02.2012 öffentlich ausgestellt und hat die Zustimmung des Abgeordnetenhauses von Berlin am
Berlin, den
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung II
Abteilungsleiter
Der Bebauungsplan ist aufgrund § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in Verbindung mit § 9 Abs. 3, § 6 Abs. 1, § 7 Abs. 2 und § 11 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs durch Verordnung vom 10.01.2012 (Vom 10.01.2012) genehmigt worden.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Die Verordnung ist am
im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin auf S. veröffentlicht worden.

Übersichtskarte 1:10 000



Entwurf
noch nicht rechtsverbindlich
Stand: 27.09.2012
Stadt 4 446

Bebauungsplan 1 - 63

Planfeststellungersetzende Inhalte
des Bebauungsplans
(Blatt 2 von 2 Blättern)

Festsetzungen

- Geltungsbereich der planfeststellungersetzenden Inhalte des Bebauungsplans
- zu fallender Baum
- Baumpflanzung mit Bauminsel (Hochstamm, Stammumfang mindestens 20 cm)
- Gehweg, Fußgänger- und Radfahrerfurt im Mittelstreifen, Mittelinsel
- Mittelstreifen mit Pflanzfläche
- Fahrbahn
- Gehwegüberfahrt
- Parkstreifen

Empfehlungen

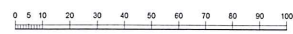
- Sperrfläche
- Fahrbahn mit Richtungszuweisung und Haltelinie
- Schutzstreifen für Fahrräder
- Radfahrstreifen / Gehwegüberfahrt
- Flächen für Bushaltestellen
- Leuchtenstandort
- zu fallender Baum
- Baumpflanzung mit Bauminsel (Hochstamm, Stammumfang mindestens 20 cm)

Hinweise

- Geltungsbereich des Bebauungsplans
- Fußgängerüberweg

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein Grundstücksverzeichnis

Maßstab 1:1000



Planunterlage: Karte von Berlin 1:1000
Stand September 2012

1 - 63 (Blatt 2 von 2 Blättern)